Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Verhandlungen der Rheinschiffahrts-Central-Commission bei Entwurf eines definitiven Reglements für die Rheinschiffahrt

Bd.: [1]. (1825). - 242 S.

Mainz 1825

4 Bor. 105 s-1/2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10001462-7

VERHANDLUNGEN

DER

RHEINSCHIFFFAHRTS-CENTRAL-COMMISSION

BEI ENTWERFUNG

EINES

DEFINITIVEN REGLEMENTS

FÜR

DIE RHEINSCHIFFFAHRT.

Iᵀᴱ ABTHEILUNG.

MAINZ 1825.
gedruckt bei Johann Wirth, Betzelsgasse, Lit. C. Nro 128.

G. u. 220.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

N.ro I.

Verhandlungen über den von Preussen vorgelegten Entwurf eines definitiven Reglements für die Rheinschifffahrt.

(Man sehe hierüber die Abstimmungen von Baiern, Hessen und Nassau im Ganzen, im III. Bande dieser Beiträge.)

290tes Separat-Protocoll vom 23. August 1823. §. 1.

Praesidium. Durch die zu dem 286. Protocoll der Central-Commission vom 23. v. M. abgegebene Königlich Niederländische Erklärung, ist nun die allseitige Zustimmung der sämmtlichen betheiligten Uferstaaten-Regierungen dahin erfolgt, dass, dem conciliatorischen Vorschlage des Königlich Französischen Herrn Commissärs im Protocolle der 275. Sitzung vom 26. Februar d. J. gemäss, um sobald möglich durch ein *gemeinschaftliches* Einverständniss die vorhandenen Schwierigkeiten hinwegzuräumen, *versuchsweise* und unter Vorbehalt aller aus der Wiener Schiffahrts-Akte und namentlich dem Art. 31 derselben fliessenden Befugnissen, die *abgesonderte* Discussion des Königlich Preussischen Entwurfs eines definitiven Rheinschifffahrts-Reglements vorgenommen werde. —

Nachdem hiernächst der Eröffnung des Protocolls zur gemeinschaftlichen Angehung der Verhandlungen über das im mehrerwähnten

Entwurfe vorliegende Definitiv-Reglement kein Hinderniss mehr entgegensteht; so stellt hiermit Präsidium den Antrag gleich in der heutigen Sitzung *das Protocoll über den ersten Artikel des Königlich Preussischen Entwurfs insbesondere* als eröffnet zu erklären.

Die Herren Bevollmächtigten werden daher, als durch ihre Instructionen nun sämmtlich hierzu in den Stand gesetzt, hiermit eingeladen, sich zunächst über diesen *wesentlichen* Punkt einer zu Stande zu bringenden *definitiven* Rheinschifffahrts-Ordnung näher äussern zu wollen. — Da aus den in den frühern Verhandlungen, und zwar in den Protocollen der 257. Sitzung vom 24. August 1822, dem 276. vom 12. März und dem 279. vom 16. April d. J. enthaltenen Aeusserungen der Herren Bevollmächtigten von Nassau, Baiern und Hessen, theils der Wunsch einer *conciliatorischen Beseitigung*, der in Beziehung auf den Art. 1. des Entwurfs noch zur Zeit bestehenden Schwierigkeiten einer gemeinschaftlichen Vereinbarung, theils der Vorbehalt ersichtlich ist, *unter Zugrundelegung der tractatenmässigen Artikel selbst*, sich über den Inhalt des *ersten* Artikels des Entwurfs und der folgenden damit in Verbindung stehenden Artikel desselben, seiner Zeit näher zu erklären; auch namentlich der Königlich Niederländische Herr Bevollmächtigte im Verlaufe der bisherigen Verhandlungen über den vorliegenden Königlich Preussischen Entwurf eines Definitif-Reglements, einer *nähern* Aeusserung hierüber sich enthalten, und seine Erklärungen *bei wirklicher Angehung der gemeinschaftlichen und Separat-Negociation* vorbehalten hat: so ersucht nunmehr Präsidium seine hochgeehrtesten Herren Collegen, welche in dem Falle sind, sich in der mehrerwähnten Beziehung sogleich näher äussern zu können, dies zu thun; indem Grossherzoglich Badischer Seits insbesondere auf die in das Protocoll N.° 288 vom 6. l. M. *niedergelegten Ansichten und Wünsche den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen betreffend*, sich bezogen wird.

§. 2.

Die Form der Verhandlungen über die einzelnen Artikel des vorliegenden Königlich Preussischen Entwurfs eines Definitiv-Reglements betreffend, wurde, mit Berücksichtigung der von dem Königlich Preussischen Hofe in der *Circular-Note zum Entwurf* ausgesprochenen Wünsche, auf den Antrag des Präsidiums, mit allseitiger Uebereinstimmung,

Beschlossen,

Die auf die Eingangs erwähnten Verhandlungen über den Königlich Preussischen Entwurf sich beziehenden und demselben *ausschliessend* gewidmeten Protocolle, sollen von dem Gegenwärtigen anfangend, künftig durch den unterscheidenden Beisatz « *Separat-Protocoll* » (Protocole séparé) bezeichnet, jedoch mit den *fortlaufenden* Nummern, nach der Reihenfolge der bisherigen grossen oder legislativen Protocollen versehen, auch *besondere Register* hierüber geführt werden. Desgleichen wurde beschlossen: dass auch diese Protocolle fortdauernd *lithographirt*, und in dieser Form den betreffenden Regierungen und ihren Bevollmächtigten in hinreichender Anzahl wie bisher mitgetheilt werden sollen.

Der zeitliche Präsident übernimmt es die Einleitung und Vollziehung dieser Anordnung zu veranlassen.

Baiern, Hessen, Nassau und Preussen. Die Commissarien von Baiern, Hessen, Nassau und Preussen haben zwar den Wunsch zu erkennen gegeben, dass nach ihrem Vorgange nicht Artikelweise, sondern auf einmal über das Ganze des Preussischen Reglements-Entwurfs abgestimmt werden möge. Wenn gleich die Gewährung dieses Antrags nach dem Grundsatz, dass in Verhandlungen über die Form die Meinung der Mehrheit entscheide, zu erwarten gewesen wäre; so wollen doch die vorgedachten Commissarien, ohne jenen Grundsatz aufzugeben, ihre Ueberzeugungen und ihre Wünsche der Minorität opfern und dadurch einen Beweis geben, dass ihnen vor

Allem die Förderung des Abschlusses unter jeder beliebigen Form am Herzen liege.

SEPARAT-ABSTIMMUNG

über den ersten Artikel des Entwurf eines Definitiv-Reglements.

Baden. Hat zu dem *ersten* Artikel des Königlich Preussischen Entwurfs vorerst nichts zu erinnern.

Baiern. Der unterzeichnete Bevollmächtigte erklärt auf den Grund seiner bereits gegebenen allgemeinen Abstimmung, dass er kein Bedenken nimmt, den Art. 1 der Wiener Rheinschifffahrts-Convention in dem Sinne anzunehmen, wie derselbe durch die §§. 1 2 3 und 29 des Preussischer Seits vorgelegten Entwurfs eines Definitiv-Reglements erläutert ist.

France. Le soussigné déclare navoir pour le moment aucune observation à faire sur le dispositif de l'art. 1. du Projet.

Hessen. Hinsichtlich des von Preussen an die Regierung der Niederlande gestellten Begehrens, auf verschiedenen nach Art des Rheinoctroi organisirten Flussstrassen, in die Seehäfen zu gelangen, war schon zum Theil Rede in Wien. Man hatte den Herrn von Spaën, Bevollmächtigten der Niederlande, ersucht, einwilligen zu wollen, dass die Waal als Fortsetzung des Rheins betrachtet werde, wozu er, jedoch unter der Bedingung einwilligte, dass der Niederländischen Regierung ein stärkeres Verhältniss als des Sechstels bei der Ernennung der Oberbeamten eingeräumt würde. Nachdem dieser Gegenstand in dem VIII. Protocoll der Commission in Berathung genommen worden war, wurde beschlossen: dass der Leck allein als Fortsetzung des Rheins betrachtet und gleichen Verfügungen, wie

auf diesem Flusse, unterworfen werden sollte. Der bedingende Vorschlag des Herrn von SPAËN ist also nicht angenommen worden.

Der von Preussen vorgelegte Entwurf bewilligt nun in seinem Art. 87 b. diese Bedingung, indem den Niederlanden ein besonderer Inspector angewiesen wird.

Hierdurch befindet sich Preussen ermächtigt die Waal als Fortsetzung des Rheins anzusehen.

Ich glaube im Allgemeinen, dass Preussen und Holland oder jeder andere Uferstaat, nun in dem Falle sind, wenn die Umstände es fordern sich anders zu arrangiren, durch einen neuen Vertrag über irgend einen gemeinnützigen Punkt, vorausgesetzt, dass die übrigen Uferstaaten, die bei den fraglichen Veränderungen allein betheiligt sind, ihre Einwilligung dazu geben. Vielleicht ergiebt sich im Verlaufe der durch diesen Incidentpunkt herbeigeführten Discussionen, die Ueberzeugung, dass die Waal zum sichern Waaretransport hinreichend ist und dass die übrigen Flussstrassen unnöthige Kosten verursachen würden.

Was die Behauptung der Fahrt bis in das Meer betrifft, so scheint dieser Punkt — da die Verfügung des Vertrags in dieser Hinsicht durch die unvereinbarlichen Ausdrücke *bis in das Meer und bis zu den Mündungen in das Meer*, zweifelhaft ist, — eine authentische Interpretation zu erfordern, welche nur von den Autoren und Garanten des fraglichen Vertrags gegeben werden kann.

Sr. Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen hat in Anbetracht des commerziellen Standpunkts seiner Unterthanen und der Qualität der Schiffer nur wenig Interesse an der Lösung dieser Frage. Alles was man von der Regierung der Niederlande zu begehren hat, ist die Bewilligung der freien Einfahrt in den Rhein aller Schiffe, welche die Direction dahin haben, und dass, wenn man nicht die Aufhebung der Seezölle erlangen kann, diese wenigstens den Rhein-Octroi-Abgaben gleichgestellt werden.

Ich füge noch das Begehren bei, dass die Waaren, den inländischen Auflagen nur beim Aus- oder Eingang unterworfen werden, und dass man den Rückladungen der Rheinschiffer kein Hinderniss in den Weg lege.

Nassau. Ich habe, der Instruction meines höchsten Hofes gemäss, den Königlich Preussischer Seits proponirten Entwurf zum Definitiv-Reglement in seiner ganzen Fassung acceptirt, also auch den Art. 1.

Bays-Bas. L'art 32. de l'acte de Vienne du 24. Mars 1815, concernant la navigation du Rhin porte:

»Il suffit d'observer ici, que les présens articles leur (aux Com»missaires) serviront d'Instructions et que les objets, que le régle»ment devra embrasser, sont indiqués tant dans le travail actuel, »que dans la Convention du 15. Août 1804 et qu'elle (la Commis»sion centrale) devra prendre à tâche de conserver tout ce que cette »Convention renferme de bon et d'utile.«

Ce prescrit, qui renferme la base du réglement futur, me servira de guide dans la discussion actuelle du projet de Réglement présenté de la part de la Prusse.

L'ordre, dans lequel les dix titres de ce projet se suivent, parait susceptible d'un arrangement plus méthodique; je me réserve de proposer plus tard un amendement à ce sujet, me tenant provisoirement dans l'examen du projet, suivant le texte français, à l'ordre des titres, tel qu'il y est établi.

Abordant le Titre 1. »*de la navigation du Rhin en général*« j'ai l'honneur de m'expliquer rélativement au §. 1. du Projet, ainsi qu'il suit:

Ad §. I. du Projet.
(Art. 1. de l'acte de Vienne.) »L'art 1. de l'acte de Vienne entend sous le »mot *Rhin* tout le cours de ce fleuve, du point où il devient »navigable *jusqu'à la mer.*«

Par contre le §. I. du projet de Réglement propose qu'il soit entendu sous le mot Rhin.

» toute l'eau navigable depuis Bâle dans la direction d'Amster-» dam, de Rotterdam ou Dordtrecht *jusqu' en pleine mer.* «
par conséquent non seulement tout le cours du fleuve du point où il devient navigable *jusqu' à la mer*, mais aussi *la mer territoriale même des Pays-bas*, c'est à dire, cette partie de la mer, voisine des côtes, qui se trouve en deçà *de la pleine mer*, et dont, d'après le Droit des Gens, le domaine et l'empire appartiennent aus Pays-bas.

C'est donc une *concession nouvelle*, au delà des engagemens essentiellement fluviaux, réciproquement contractés par l'acte de Vienne, que le §. 1. du projet de Réglement demande aux Pays-bas, en proposant de comprendre dans la circonscription *du Rhin* leur *mer territoriale*, à faire entrer *celle-ci*, en sus de leur *part fluviale*, dans la communauté, à laquelle chaque Etat riverain n'a à apporter et à laquelle chacun des autres Etats riverains n'apporte que l'usage commun *de la partie du fleuve*, qui parcourtson territoire.

Le Gouvernement des Pays-bas a plus d'une fois fait et ne discontinuera pas à faire preuve de son esprit de conciliation et de sa disposition à accueillir des demandes raisonnables, faites dans l'intérêt du bien être commun du commerce et de la navigation du Rhin; mais pour ce qui concerne cette *concession nouvelle et ultra fluviale*, dont il s'agit au §. I. du projet, son incompatibilité avec les principes d'une juste réciprocité et avec les intérêts généraux du Royaume des Pays-bas, et ceux de son commerce et de sa navigation en particulier, s'oppose à en accorder la demande.

Par conséquent et à l'effet de ramener l'objet du Réglement futur dans ses limites naturelles, qui sont aussi celles, que l'acte de Vienne lui a assignées, ainsi que pour conserver intacte la plénitude des droits, qui appartiennent exclusivement aux Pays-bas rélativement à leur mer territoriale et ses dépendances, je réclame le maintien des termes de l'acte de Vienne:

»*jusqu' à la mer*«

au lieu des termes:

»*jusqu'en pleine mer*«

que le §. 1. du projet de Réglement propose d'y substituer.

Une deuxième *concession nouvelle* au de là des engagemens de Vienne, dont ce § fait encore la demande aux Pays-bas, c'est qu'il propose de comprendre dans la signification du mot *Rhin: toute l'eau navigable dans la direction d'Amsterdam de Rotterdam et Dordtrecht;* tandis qu'il a été expressement convenu dans la 8. Séance du comité du congrès de Vienne pour la libre navigation des rivières: *que le Leck seul* sera considéré comme *continuation du Rhin* et soumis aux dispositions à établir sur ce fleuve.

Si l'on considère que dans la direction des branches du Rhin, *les ports maritimes* d'Amsterdam, Rotterdam et Dorddrecht sont précisément ceux, qui alimentent le commerce du Rhin et sa navigation d'amont, et offrent aux denrées et marchandises, qui descendent le fleuve avec une destination d'outre-mer, les avantages d'une grande affluence et concurrence de moyens de transport par mer, et aux embarcations fluviales qui les apportent, l'avantage de trouver des chargemens de retour, de sorte que ces *trois ports maritimes* sont pour la *navigation fluviale* du Rhin les veritables *points de communication avec la navigation maritime*, moyennant laquelle communication, dés qu'elle sera rendue commune à touts les Etats riverains, se trouve réellement atteint *le but du* »*jusqu' à la mer*« à l'égard d'un fleuve, qui n'a point *d'embouchure directe* (et navigable) dans la mer; si l'on considère tout cela, l'arrangement convenu à Vienne, de considérer le Leck seul comme continuation du Rhin, pourrait etre envisagé comme moins avantageux à la navigation fluviale des Etats coriverains, puisqu'il ne la dirige que sur un seul des trois ports maritimes susdits, celui de Rotterdam, et par la branche la moins navigable du Rhin.

Il m'est agréable, de pouvoir faire preuve à ce sujet des sentimens d'équité, qui animent mon gouvernement, *en concedant*:

»qu'au lieu du *Leck*, la branche plus navigable, le *Waal*, »soit considéré comme continuation du Rhin et soumis aux dis- »positions du Réglement futur et en prenant l'engagement: que, quant à la navigation de Lobith par le Rhin Leck à Rotterdam et par ses embranchemens à Utrecht et à Amsterdam et vice versa, sans être soumise au dit Réglement, les droits de navigation à en percevoir seront les mêmes que ceux, qui seront finés pour la navigation du Waal et que les bateliers sujêts des Etats coriverains du Rhin seront traités sur le même pied, que les bateliers sujêts des Pays-bas, de sorte, que tous les trois *ports maritimes* susnommés seront pour la *navigation fluviale* des Etats riverains du Rhin les *points de communication* avec la *navigation maritime* et vice versa.

Je finis mes observations sur le § I. du projet en demandant qu'il soit amendé en conséquence et en m'offrant de fournir le projet d'une nouvelle rédaction, dès qu'on sera d'accord sur les points, qui doivent faire la substance de l'amendement.

Preussen. Die Erklärung des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten über den ersten Artikel des Preussischen Reglements-Entwurfs nöthiget uns den Interpretations-Streit über den Sinn der Ausdrücke des ersten Artikels der Wiener-Schifffahrts-Akte »jusqu'à la mer etc.« wieder in den Kreis unserer Verhandlungen zu ziehen. Ich gestehe, dass ich diese Materie als erschöpft angesehen habe.

Wenn der gedachte Herr Bevollmächtigte im Ernst auf seiner im einseitigen Local-Interesse gegebene Auslegung besteht: so muss er den übrigen Rheinuferstaaten nachweisen dass in dieser Art der Vertrag erfüllt werden könne, mit Rücksicht auf den Wortsinn; auf den Zusammenhang der Stipulationen; — auf den vorgefundenen rechtlich begründeten Zustand, welcher nicht verschlimmert, sondern verbessert werden sollte; auf die Absicht und auf die gegenseitigen

Verhältnisse der Contrahenten. — So lange dieser Beweis nicht angetreten ist, dürfte man billig Bedenken tragen, in neue Discussionen hierüber einzugehen; indessen erlaube ich mir einige Erinnerungen über die Unmöglichkeit eines solchen Beweisses, so wie über den Standpunkt der gegenseitigen Interessen und Rechtsverhältnisse vorzutragen.

Wenn gleich die Geschichte den Zeitpunkt nachweisset, wo die Anwohner des Rheins sich eines unbelasteten und unbegränzten Seehandels über dessen Mündungen hinaus zu erfreuen hatten: so kann man sich doch einer historischen und publicistischen Erörterung über den rechtlichen Ursprung und die Ausbildung der niederländischen Seerechte, deren legitime Anwendung auf die Verbindung des Rheins mit dem Meere von den dabei interessirten Städten und Ständen nie anerkannt worden ist, allenfalls überheben; aber man kann nicht umhin, zu behaupten, dass der Gebrauch, den die Niederländische Regierung von dergleichen Hoheits-Rechten an den Rheinmündungen zu machen beabsichtigt, durch den Geist und durch den Buchstaben des Rheinschifffahrts Vertrags völlig ausgeschlossen ist.

Schon das bekannte französische Decret vom 21 October 1811 hatte den Rheinbewohnern eine freie Verbindung mit der See gesichert. — Es war eine mit dem jetzigen Rheinoctroi übereinstimmende Schifffahrts-Abgabe festgesetzt; — jede andere Erhebung, wie sie auch Namen haben mochte, unterdrückt, und jedem, der sich eine Ueberschreitung erlauben würde, die Strafe, welche auf Erpressungen ruht, angedroht worden.

Beim Abschluss des Pariser Friedens vom Jahr 1814, wollte man unter veränderten Territorial-Verhältnissen diese Befreiung nicht nur aufrecht erhalten, sondern sie noch mehr befestigen und erweitern. Aus den Worten des 5 Artikels, wo von der freien Rheinschifffahrt bis ins Meer und umgekehrt, von der Gleichheit der Abgaben, von der Begünstigung des Welthandels, und von der

Annäherung der Völker die Rede ist, erhellet ganz deutlich, dass die hohen Contrahenten von dem schönen Beruf durchdrungen waren, durch liberale Institutionen dem Gesichtspunkte einer socialen Völker-Verbindung zu huldigen.

Eine Behauptung, dass der Wiener Vertrag vom Jahre 1815 in einem andern Geiste abgeschlossen sey, begreift zugleich den Vorwurf in sich: dass die hochverdienten Staatsmänner, welche in Wien zur Ausführung und Anwendung des Pariser-Friedens versammelt waren, den Sinn des Fundamental-Vertrags verkannt, und ihre Aufgabe verfehlt haben. — Ein solcher Vorwurf ist aber durchaus unbegründet. — Er wird durch den Inhalt des Wiener-Schifffarts-Vertrags im Allgemeinen und durch die einfache Fassung des ersten Artikels insbesondere, widerlegt. — Die gebrauchten Ausdrücke können auch nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche und nach den Redactions-Verhandlungen nicht anders als von der Schifffahrt bis in das Meer und umgekehrt verstanden werden. — Die von dem Königlich Ninderländischen Herrn Bevollmächtigten versuchte Auslegung, streitet mit dem Wortsinn und mit dem Zwecke des Vertrags, der eine grosse Handelsverbindung offen erhalten, sie aber nicht von der Willkühr eines einzelnen mitbetheiligten Staates abhängig machen wollte. — Wäre es aber auch möglich, den gewählten Ausdrücken einen Doppelsinn beizulegen: so müssten sie schon, nach allgemeinen Rechtsprincipien unter dem klar vorherrschenden Gesichtspunkt der Handelsfreiheit und der Völker-Verbindung, auf eine demselben am meisten zusagende Weisse ausgelegt werden.

Wären die hohen Contrahenten nicht der Meinung gewesen, dass die Freiheit der Rheinschifffahrt bis in das Meer und aus demselben durch die Fassung des 1. Artikels der Congress-Akte vollkommen gesichert sey: so hätte allerdings, um die Absicht des Vertrags nicht zu verfehlen, über die Seerechte etwas bestimmt werden müssen. — Eben darinn, dass solches nicht ausdrücklich geschehen und

eine widersprechende Reservation für unmöglich erachtet worden ist, liegt ein Beweis mehr, dass dem Art. 1. nur jene natürliche Deutung gegeben werden kann. Auch dem Königlich Niederländischen Congress-Bevollmächtigten scheint eine übereinstimmende Ansicht nicht fremd gewesen zu seyn. Denn hätte er einen, den Zweck des Vertrags so wesentlich beschränkenden, — ja, man könnte sagen vernichtenden Vorbehalt im Sinne gehabt: so würde er nicht verfehlt haben, sich darüber zu aeussern, und das Interesse seiner Regierung gegen eine rechtliche aus seinem Stillschweigen herzuleitende Folgerung sicher zu stellen.

Werfen wir einen Blick auf die Umstände unter denen der Wiener-Vertrag geschlossen wurde, und auf die Richtung, welche damals die Meinung der Cabinette und Völker zu einer allgemeinen Verbrüderung genommen hatte: so lässt sich den hohen Contrahenten, im Widerspruch mit den grossartigen Ansichten, woraus der Vertrag hervorgegangen ist und im Widerspruche mit ihrem eigenen Interesse, unmöglich die Absicht beilegen, dass sie den Handel ihrer Völker einem in gemeinschaftlicher Anstrengung glorreich wiederstandenen und ansehnlich erweiterten Staate, haben ungemessen tributär machen und seinem Gutfinden die Fortdauer der commerziellen Verbindung, deren der 5. Artikel des Pariser Friedens erwähnt, haben überlassen wollen. — Den Uferstaaten des conventionnellen Rheins darf man insonderheit nicht aufbürden, dass sie eine solche, den *eigenen Regierungspflichten* widerstrebende und das Princip der Rechtsgleichheit vernichtende Verbindung mit dem Königreich der Niederlande haben eingehen wollen. — Preussen hat zwar durch die Unterzeichnung des Wiener-Vertrags dem Gesammt-Interesse überwiegende Opfer zugesagt: es ist aber nie, — dies kann ich feierlich versichern! — der Meinung gewesen, seine Rheinprovinzen der schon erlangten Vortheile berauben — einen Theil seiner National-Interessen fremder Willkühr Preis geben und in solcher Abhängigkeit den Lohn für das

in dem Befreiungskriege vergossene Blut seiner Söhne eintauschen zu wollen. — Preussens Regierung würde dadurch nicht nur ihre theuersten Pflichten und ihr eigenes gutes Recht verkannt, sondern auch ihre Theilnahme an dem Wohlergehen von Teutschland aus den Augen gesetzt und sich die Erfüllung der grossen Verpflichtungen erschwert haben, welche sie zugleich mit ihren Rheinländern gegen dasselbe übernommen hat.

Ich will nicht untersuchen: ob es nach der Natur der Einströmungen und bei den Wirkungen der Ebbe und Fluth physisch möglich ist, eine stets erkennbare Scheidelinie zwischen Rheinwasser und Seewasser zu ziehen; aber *die* Frage dringt sich von selbst auf; was aus der stipulirten Freiheit der Rheinschifffahrt unter dem Gesichtspunkte des Handels werden soll, wenn die Niederlande das Recht behalten, an den Mündungen des Stroms willkührlich die Bedingungen vorzuschreiben, unter welchen Waaren aus- und eingehen dürfen? — Muss nicht bei solchen Verhältnissen die Grundlage einer soliden Vorausberechnung für jedes Handels- oder Fabriken-Etablissement, welches den Rheinverkehr und den Welthandel in Anspruch nimmt, ja für jede Einzelne, nicht schnell verlaufende Unternehmung verschwinden; muss nicht der Handel der Uferstaaten des conventionellen Rheins in *dieser Richtung* mehr als jemals die Natur gewagter Geschäfte annehmen?

Wozu soll uns die beschränkte Mitbenutzung der kleinen niederländischen Stromstrecke dienen? etwa zum Absatz unserer Landes-Produckte und der Erzeugnisse unseres Gewerbfleises? aber das Landgebiet der Niederlande ist ihnen durch Einfuhrverbote oder hohe Abgaben grossentheils verschlossen.

Oder sollen wir in der Bergfahrt unsere Entschädigung finden, durch Beziehung Niederländischer Erzeugnisse und Handelsartikel? — aber hier stehen die Vortheile offenbar im umgekehrten Verhältnisse, — für die Niederlande überwiegend positiv: — für die übrigen Rheinlande negativ.

Das einzige Compensations - Mittel für die Aufopferung der wesentlichsten Souveränitäts Rechte zum Besten der Sichifffahrt und des Handels — (der Hauptquellen des Niederländischen National-Wohlstandes) — für die Oeffnung des Rheinstromes von der holländischen Gränze bis Basel und für die Freigebung seiner grossen Nebenverzweigungen im liberalsten Sinne, lässt sich daher nur in der Freiheit des Transits und in einer bescheidenen Theilnahme an dem Welthandel aufsuchen, welche letztere nach allen Umständen übrigens nur dann eintreten könnte, wenn die Zwischenhand nicht unmässige Vortheile in Anspruch nähme. Wollte man auf diese gemässigten und rechtlich begründeten Forderungen verzichten, so würde, abgesehen von einer beispiellosen Verletzung des einen Theils der Contrahenten, aus der herrlichen Grund-Idee des Pariser Friedens

»de faciliter les communications entre les peuples *et les rendre*
»*toujours moins étrangers les uns aux autres etc.*«

eine wahrhaft antisociale Einrichtung hervorgehen. Und wie könnten wir wohl wünschen, ein solches Ergebniss unserer Verhandlungen den Blättern der Geschichte zu überliefern?

Der Niederländische Herr Bevollmächtigte stellet das Seerecht seiner Regierung, welches in seinem rechtlichen Ursprung zweifelhaft und durch völkerrechtliche Verhältnisse sowohl als durch die Natur des Elements beschränkt ist, in gleiche Categorie mit den Hoheits - Rechten, welche auf dem eigenthümlichen Landesgebiet ausgeübt werden. Diese neue Doctrin dürfte schwerlich auf einem Congress der europäischen Cabinette allgemein Eingang finden und dadurch publizistische Geltung erlangen: indessen kann man — wie ich schon bemerkt habe, die Frage wegen der Seerechte unerörtert lassen, wenn Niederländischer Seits nur zugestanden wird, dass diesselben rücksichtlich der Verbindung des Rheins mit dem Meere und umgekehrt in eben der Art ausser Wirksamkeit gesetzt worden sind, als die Hoheitsrechte der 6 übrigen Uferstaaten innerhalb ihrer Flussgebiete.

Der Niederländische Herr Bevollmächtigte erblickt aber in der vertragsmässigen Forderung eine *neue Concession* und er meint den Antheil seiner allerhöchsten Regierung an der grossen Gemeinschaft durch ihren Flussbeitrag (beschränkt auf das Niederländische Binnenwasser des Rheins) theuer genug erkauft zu haben. — Wie unter solcher Voraussetzung die Vortheile fast ausschliesslich auf die eine, die Opfer und Nachtheile auf die andere Seite zu liegen kommen, habe ich schon zu bemerken die Ehre gehabt.

Wenn man die Zunahme des Handels, welche seit Regulirung der Rheinschifffahrt und Aufhebung der Passage-Zölle statt gefunden hat, in Erwägung zieht und dann die neueste Octroi-Einnahme mit dem gewöhnlich auf 2 Millionen Gulden geschätzten Betrage der vormaligen Rheinzölle vergleicht: so lässt sich wohl mit Sicherheit annehmen, dass von den Gegenständen des Rheinverkehrs gegenwärtig kaum die Hälfte der vormaligen Abgaben entrichtet wird. — Dem Rheinhandel wäre also hiernach durch die von den Uferstaaten des sogenannten conventionellen Rheins dargebrachten Opfer ein Abgabe Erlass von mehr als 2 Millionen Francs jährlich zu gut gekommen. — Wenn man hierzu die grossen Vortheile rechnet, welche in der freiwilligen Beschränkung der Souveränitäts-Rechte der Uferstaaten rücksichtlich ihres grossen Rheingebiets und der bedeutendsten das Innere von Süd- und West- Teutschland aufschliessenden Neben-Verbindungen, — in der Haupt-Bestimmung des Rheinoctroi, — in der Unterdrückung aller einseitig bestandenen Zwangs-Einrichtungen, — in der Entfernung aller Willkühr und in der Festsetzung einer unüberschreitbaren Höhe der Abgaben, für den Handel und für die Schifffahrt liegen; wenn man erwägt, in welchem Uebergewicht der Antheil des niederländischen *Handels*staates an diesen Vortheilen sich darstellet, und wenn man endlich den Werth der Tarifsumlegung, wodurch Preussen abermals ein von dem Niederländischen Herrn Commissarius selbst auf 700 Francs jährlicher Einnahme angeschla-

genes Opfer bringt, für das *Niederländische* Interesse berücksichtiget: so kann einleuchtend, die von dem eben erwähnten Herrn Bevollmächtigten bestrittene Forderung nicht nur aus dem Vertrage, sondern auch unter dem Gesichtspunkte der billigsten Gegenseitigkeit gerechtfertiget, der angebotene Beitrag aber als dem Rechte nicht genügend und als völlig unzureichend von der Societät abgelehnt werden.

Der neueste niederländische Douanen-Tarif enthält viele in Vergleichung mit der früheren Erhebungsrolle gemilderte Sätze, aber dennoch kömmt die Sache bei der Anwendung für den Rheinverkehr äusserst nachtheilig zu stehen. — Ich erlaube mir in dieser Hinsicht nur ein Paar Beispiele anzuführen.

Wollen wir Varinas und andern Rollentaback über Holland beziehen: so ist ausser den Rheingefällen eine Abgabe von 5 Flor. für 100 Niederländische Pfund zu entrichten. — Die Benutzung des Niederländischen Rheins bis Schenkenschanz kostet also nach Verhältniss der Uferlängen ungefähr 13 mal mehr, als die Befahrung des conventionellen Rheins auf einer gleichen Streeke.

Soll Thee, wovon das Niederländische Pfund auch nur 2 Flor. kostet aus einem andern Lande auf der Wasserstrasse des Rheins eingebracht werden: so bleibt nur die Wahl, den Niederländischen Einfuhr- und Ausfuhr-Zoll mit 54 Flor. 55 Cts. für 100 Niederländische Pfund zu bezahlen und dann noch dem Niederländischen Zwischenhandel ein Opfer zu bringen, weil die Durchfuhr verboten ist. Die holländische Staatsabgabe wird hier ungefähr dem hundertfachen Betrag desjenigen, was die Staaten des conventionellen Rheins auf einer gleichen Strecke erheben, gleich zu achten seyn.

Raffinirtes Salz können wir über die gemeinschaftlich freie Rheinstrasse nur gegen 16 Flor. per 100 Pfund Abgabe erhalten. — Dies ist etwa der 180 fache Betrag des conventionellen Rheinzolls. — Wollen wir *Mehl* und Mehlwaaren oder auch *nur Kleye* auf dem

holländischen Rhein seewärts versenden: so sind für 100 Pfund Niederl. ausser den gewöhnlichen Rheinzollgefällen 9 Flor. Durchfuhrabgaben zu entrichten; während der Centner gleicher Waare auf der *6fach* längeren Rheinstrecke von Strasburg bis Schenkenschanz nur einer Abgabe von 33 $\frac{1}{4}$ Cente unterworfen ist.

Ich trage Bedenken, meine Herrn Collegen, durch weitere Vergleichungen zu ermüden, oder auch der vielen ganz verbotenen Artikel und der unverbürgten Dauer des Tarifs zu erwähnen. Es ist begreiflich, dass Abgaben, wie die Vorerwähnten, dem Ausschliessungs- und Verbots-System angehören, — und dass auch eine mäsigere Besteuerung, welche die Durchfuhr trifft, — *gleichviel* mit *welchen* Schiffen die Waare transportirt wird — den Empfängern zur Last fällt, und den Markt für den Zwischenhandel der tributären Uferstaaten einengt.

Nach der Erklärung des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten würde zu einer baldigen und billigen Vereinigung wenig Hoffnung übrig bleiben, wenn nicht die Weisheit und Gerechtigkeit seiner hohen Regierung erwarten liesse, dass Allerhöchstdieselbe im Geist einer liberalen Handelspolitik auf Vorbehalte verzichten würde, welche für den Fall, dass die Verbindung nicht zu Stande käme, und der bedrängte Handel andere Richtungen suchte, mehr oder weniger als rein illusorisch erscheinen müssten.

So wie Preussens Regierung auf dem Wege zur Verbesserung und Belebung des Rheinhandels und der Rheinschiffahrt stets gern mit den übrigen Uferstaaten und insonderheit mit dem Gouvernement der Niederlande zusammentreffen wird; *eben so glaubt sie auch die vorgetragene ausser dem Bereich ihrer fiscalischen Interessen liegende Ansicht über den Sinn des 1en Artikels der Wiener Schiffahrts-Akte mit Zuversicht und mit Ehren festhalten zu können.* — *Die Fürsorge womit sie den eigenen Unterthanen verpflichtet ist, gestattet ihr nicht in irgend einer wesentlichen Beziehung davon abzugehen.*

Ich wünsche durch diese offene Erklärung den Gang unserer Verhandlungen abzukürzen und eine freundliche Vereinigung zu befördern, welche in der Gegenseitigkeit der Vortheile die Bürgschaft ihrer Dauer findet.

Was die zweite Erinnerung des Niederländischen Herrn Commissarius über die Bezeichnung des Fahrwassers in seinen verschiedenen Richtungen betrifft: so hat der Reglements-Entwurf nur durch Aufzaehlung der Wasserweege, wodurch der Rhein mit dem Meere in Verbindung steht, jedem Missverständniss vorbeugen wollen. Hiermit stimmt auch der 3. Artikel der Wiener-Rheinschifffahrts-Akte, welcher von der Festsetzung des Tarifs und von dessen Ausdehnung auf das niederländische Gebiet handelt, in den Worten:

« entre la frontière du royaume des Pays-Bas et les embou-
« chures de la rivière. »

auf das Vollkommenste überein; ausserdem aber hat der 6. Artikel der Wiener Bestimmungen über die Schifffahrt auf dem Neckar, Main, der Mosel, Maas und Schelde, den Preussischen Unterthanen rücksichtlich der Maas, welche mit der Waal in Verbindung steht, gleiche Rechte mit den Niederländern eingeräumt. — Es dürfte hier also nicht von neuen Concessionen die Rede seyn, und ich glaube um so mehr auf Beibehaltung der vorgeschlagenen Redaction antragen zu können, da die Zugeständnisse des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten selbst, die Meinungs-Verschiedenheit über diesen Punkt als unerheblich darstellen. —

Uebrigens erlaube ich mir im Interesse der Beförderung unsers Geschäfts und der Rechtsgleichheit den Wunsch auszudrücken, dass die Abstimmungen jetzt und künftig über jeden Artikel ohne Rückhalt abgegeben werden mögen. Meine verehrten Herren Collegen von Baden und Frankreich bitte ich daher, die Bemerkung, welche sie über den Art. 1. des Entwurfs etwa noch zu machen beabsichtigen, in das heutige Protokoll niederzulegen.

Pays-bas. Je me réserve mes observations sur les différentes insertions dans ce protocole, que je me propose de produire dès que mes très honorés Collègues de Bade et France auront donné leurs votes sur l'art. 1. me tenant à cet éffet le protocole ouvert.

France. Lorsque le soussigné a déclaré : *dès l'ouverture du protocole*, « que pour le moment il n'avait aucune observation à faire au « sujet de l'art. 1. du Projet, » il était bien loin de penser que par *la suite de la discussion seulement*, cette insertion pourrait donner lieu, à méprise ou à des inductions défavorables tant sur les motifs qui l'ont porté à se déclarer ainsi, que sur l'avenir de notre négociation.

Comme c'est dans ce sens que le soussigné a dû interprêter l'observation finale du vote de son très honoré Collègue de Prusse, il croit devoir déclarer positivement, que si même il voulait *supposer* gratuitement qu'il ait pû se trouver à l'avenir dans le cas dans lequel Monsieur le Commissaire spéciale de Prusse veut bien le placer déjà à présent, il ne peut admettre pour sa part *le principe général invoqué*, et doit à cet égard se réserver toute latitude raisonnable pour remplir les ordres éventuels de son Gouvernement, sans pour cela s'écarter, en les exécutant de la manière supposée, de l'usage et des règles générales admises en fait de négociations.

Sous un autre rapport, le soussigné se rend avec plaisir et empressement à l'invitation de son très honoré Collègue de Prusse, et au sujet de l'art. 1. en discussion il a l'honneur de déclarer ce qui suit.

Dans toutes les occasions, où directement sous le titre de l'article 1. de l'acte du Congrès de Vienne, il a été question de réclamer à l'égard et *contre le gré* du Gouvernement des Pays-bas, la liberté de la navigation du Rhin, *jusqu'en pleine mer*, le Commissaire français esttoujours parti de l'opinion que cette demande ne lui paraissait fondée, soit en raison *du principe*, soit en raison *des con-*

sequences premières, ni sur le *texte*, ni sur *l'esprit* de l'acte du Congrès : cette opinion parut aussi être celle de la majorité des Membres de la Commission centrale, et avoir servi de base à la Conclusion consignée au 75. protocole du 11. Novembre 1817 où la question a été largement traitée.

Depuis cette époque, s'il y a pû avoir variation, ce n'est au moins ni dans les principes invoqués alors, ni dans les dispositions de l'acte du Congrès qui sont et seront toujous les mêmes : aussi sous ce rapport, et à l'occasion de l'art. 1. du Projet en discussion, le soussigné ne peut que reproduire la même opinion, en l'appuyant, *transitoirement*, si besoin en était, des *considérations* suivantes sur le *texte* et *l'esprit* de l'acte du Congrès.

Quant au *texte*

l'art. 1. du Projet définit le Rhin *toute l'eau navigable depuis Bâle, dans la direction d'Amsterdam, Rotterdam ou Dordtrecht jusqu'en pleine mer.*

L'art. 1. de l'acte du Congrès le définit ainsi : *tout le cours du fleuve, du point où il devient navigable jusqu'à la mer.*

Confrontant ces deux textes, il y aurait dans le Projet d'abord restriction de la ligne fluviale à partir du point supérieur, et extension à partir du point inférieur. La restriction peut être dans l'état actuel des localités ; mais ce sera toujours limiter un avenir possible, des convenances futures : c'est au moins renoncer à un droit reconnu.

L'extension parait être précisément la thèse inverse sous le rapport du droit. L'acte du Congrès fait entrer le Rhin dans la mer et le renferme quant à son cous et à son organisation particulière dans ses limites naturelles, c. à. d. jusqu'à la mer : le Projet au contraire fait figurement entrer la mer dans le Rhin, et suppote à ce fleuve un prolongement et un cours qu'il n'a ni par sa nature et par conséquent pas par le texte de l'acte du Congrès qui d'après le

principe, qu'invoque Mr. le Commissaire des Pays-bas, est un traité fluvial.

Admettant même que cette extension *jusqu'en pleine mer*, favorable, *quant à ses conséquences possibles*, aux intérêts de l'un ou l'autre des Etats riverains, et préjudiciable certainement au commerce et à la navigation de tous en général, se trouve dans le texte du traité, au moins n'y serait-elle plus sous le rapport de ses directions, quant aux port de mer d'Amsterdam et Dordtrecht: car au Congrès de Vienne VIII[e] Conférence, il a été *expressément* décidé, que des divers embranchemens du Rhin en Hollande, le Leck seul sera considéré comme continuation du Rhin et soumis à l'organisation particulière à ce fleuve.

Quelque pèremptoire qu'ait été cette décision alors et quelque péremptoire qu'elle soit encore maintenant, nous venons néanmoins d'entendre Monsieur le Commissaire des Pays-bas se déclarer prêt à faire participer les Etats riverains du Rhin, à l'instar des sujets Hollandais, à tous les avantages et à tous les bienfaits, que leur présente la navigation sur les divers points d'embranchement du Rhin, qui conduisent dans les 3 principaux ports Hollandais: cette concession équitable de la part de son Gouvernement frayera sans doute le chemin à d'autres arrangements et à d'autres concessions raisonnablement à faire et à demander encore dans un intérêt commun.

Quant à l'esprit de l'Acte du Congrès:

Le Projet en supposant la mer, un prolongement fluvial du Rhin, quoiqu' à l'occasion du tarif à percevoir, il ne soit fait mention de ce prolongement ni dans le Projet, ni dans l'acte du Congrès, a dû comme *conséquence nécessaire et immédiate*, admettre aux bénéfices de la navigation sur ce fleuve, non seulement tous les Etats riverains du Rhin et de ses confluents, mais encore toutes les nations *maritimes* indistinctement. Cette conception est certainement vaste et plausible, mais, en raison des principes de juste réciprocité, dont à Vienne on

a dû se faire loi, elle n'est pas entrée et n'a pas pu entrer dans les intentions du Congrès : elle n'entre non plus dans l'intérêt bien entendu du commerce et de la navigation des Etats riverains du Rhin en général, et sans doute aussi de l'Allemagne en particulier.

En effet, à la VII[e] Conférence au Congrès de Vienne, Lord Clancarty fit l'amendement de retrancher de l'art[e] 1[er] qui dit, *que la libre navigation ne pourra être interdite à personne*, la clause restrictive, *sous le rapport du commerce*, que Monsieur *de Humboldt* en sa qualité de *Plénipotentiaire prussien* y avait fait ajouter, parceque, disait Lord Clancardy, cet amendement ne paraissait pas répondre à l'intention du traité de paix de Paris qui veut, que la navigation ne soit interdite à personne.

A quoi il a été répondu par le Comité des 9 Puissances :

« Cependant les autres Membres de la Commission ont été « d'avis qu'il n'y avait pas lieu à faire cet amendement, vû « que la rédaction de Monsieur le Baron de Humboldt ne « semblait pas s'éloigner des dispositions du traité de Paris « qui ne visaient qu'à débarasser la navigation des entraves « qu'un conflit *entre les Etats riverains* pourrait faire naître, « *et non de donner à tout sujet d'Etat non riverain* un droit « de navigation égal à celui des sujets des Etats riverains, et « pour lequel il n'y aurait aucune réciprocité. »

Quelqu'imparfaitement fondées sur le texte et l'esprit de l'acte du Congrès, que paraissent donc être au soussigné les dispositions extensives de l'art. 1. du Projet, et sans précisément examiner jusqu'à quel point l'acte du Congrès de Vienne est ou n'est plus approprié aux intérêts actuels, au moins l'on ne saurait méconnaître que la position locale de l'un des Etats riverains, les relations de nécéssité quiexistent entre lui et le Gouvernement des Pays-bas, peuvent ségitimer jusqu'à un certain point tout ou partie des CONSÉQUENCES ue l'art. 1. du Projet envisage dans sa rédaction actuelle : en même

tems il n'est non plus à méconnaître que ces *conséquences* ramenées à une juste réciprocité des intérêts communs, peuvent rentrer avantageusement dans le but et les facilités que l'exécution de l'acte du Congrès doit atteindre et procurer au commerce et à la navigation sur le Rhin, et que sous ce rapport elles peuvent être rattachées à l'essence du Réglement définitif.

Aussi est-il à espérer que si Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, trop bien convaincû qu'un arrangement n'est vraiment durable, qu'autant que ses avantages se balancent de part et d'autre dans un juste niveau, veut exprimer cathégoriquement ce qu'il croit indispensable pour amener les intérêts de son Gouvernement à ce niveau, de son côté le Gouvernement des Pays-bas qui déjà vient de nous donner des preuves d'équité et de justice, accordera à la navigation fluviale des Etats riverains du Rhin, les autres anvantages et les autres concessions qui s'appuyent sur de pareilles considérations.

Au moins la déclaration de ce jour de la part de Monsieur le Commissaire des Pays-bas autorise jusqu'à un certain point cette supposision; elle vient trop puissamment à l'appui du désir et de l'intérêt bien prononcé que met le Gouvernement de Prusse à parvenir enfin à l'exécution de l'acte du Congrés, et à seconder de son mieux les voeux de tous les autres Etats riverains, pour ne pas oser croire que cet exemple conduira de la part de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, à un rapprochement satisfaisant, auquel *les votes collectifs* de M. M. les Commissaires de *Hesse* et de *Nassau* préludent déjà, et dont la Conclusion de la Commission centrale, renfermée au 75 Procès-verbal, nous offre peut-être aussi déjà les premières indications.

En finale, le soussigné doit encore déclarer, qu'en appuyant transitoirement son opinion des considérations qui précèdent, il n'a aucunement entendu suivre son très honoré Collégue de Prusse dans les développements que présente la Note étendue, dont lecture

vient d'être faite de sa part: il attend avant que de prendre détermination à cet égard, la suite de la discussion et le vote de son trés honoré Collègue de Bade.

Baden. Indem der Grossherzogliche Bevollmächtigte der so eben zu Protocoll gegebenen Erklärung seines sehr geehrten Herrn Collegen von Frankreich, *im Wessentlichen*, und in besonderer Beziehung auf den in dem *Schluss-Satze* der Note des K. Preussischen Herrn Special Bevollmächtigten enthaltenen Wunsch, hinsichtlich des angerufenen, durchaus neuen Grundsatzes, *in Anseh-ung des Abstimmungs-Modus über den Art.* 1. *und folgende des Entwurfs*, vollkommen beitritt; bemerkt derselbe, was die, von den Herrn Bevollmächtigten von Preussen, den Niederlanden und Frankreich, den vorstehenden Aufrufungen zu Folge, nun auch seiner Seits gewünschte *nähere Erklärung* über den Art. 1. des Entwurfs belangt, wie er, da die Zeit schon zu weit vorgerückt und das heutige Protocoll ohnehin schon sehr ausführlich geworden ist, in seiner Präsidial-Eigenschaft sich vorbehalten muss, eine solche ausführlichere Erklärung, mit Beziehung auf die bereits vorliegenden, zu dem Protocolle der nächsten Sitzung abzugeben; weshalb denn auch, den angeführten Gründen gemäss, das Protocoll vom heutigen Tage hiermit geschlossen wird. —

Gezeichnet: Büchler, Präsident.
» von Nau,
» Engelhardt,
» Pietsch,
» von Rössler,
» Bourcourd,
» Delius,

Für gleichlautende Expedition,
Der zeitliche Präsident der Central-Commission,

BÜCHLER. Vidit HERMANN.

292tes Separat-Protocoll vom 3. September 1823. §. 1.

Ad Art. 1. des Königlich Preussischen Entwurfs.

BADEN. Aufgefordert durch die Herrn Bevollmächtigten von Preussen, den Niederlanden und Frankreich, mich über den Art. 1. des Entwurfs näher zu erklären, lege ich folgende *Betrachtungen* über *Sinn* und *Deutung* der hierher einschlagenden *tractatenmässigen* Bestimmungen, aus *rechtlich-publizistischem* Gesichtspunkte, nach dem Vorgange meines sehr geehrten Königlich Französischen Herrn Collegen in das heutige Protocoll nieder; indem ich wünsche, dass der Haupt-Zweck dieser Betrachtungen, — eine wechselseitige Annäherung und billige Ausgleichung, dadurch erreicht werden möge.

Die Forderungen, welche die Königlich Preussische Regierung in dem § I des vorliegenden Entwurfs und den damit zusammenhängenden §. §. desselben, zu Folge der *Wiener-Rheinschifffahrts-Convention vom* 24. *März* 1815. und ins besondere *des Art.* 1. derselben, an die Königlich Niederländische Regierung macht, sind zum Theile *ganz neu*, zum Theile in einer von der bisherigen *verschiedenen* Form vorgetragen und bestehen:

1) In der Bezeichnung der *Wasserstrassen*, welche im Königlich Niederländischen Gebiete bis zu ihrer Ausmündung in die See, *als Rhein* angesehen und seinem Abgaben- und Polizei-System unterworfen seyn sollen.

2) In der Bestimmung der für die Wasserstrasse zu errichtenden *Zollstätten* und des auf jeder derselben zu erhebenden *Zolltarifs*.

3) In dem Verbote des *gezwungenen* Umschlags, a) sowohl *während des Laufes* als b) *bei der Ausmündung des Rheins* in die See, *für alle Schiffe der Rhein-Staaten.*

4) In der *freien Durchfuhr* aller Waaren ohne Ausnahme, aus der *offenen* See in den Rhein und umgekehrt, gegen die *alleinige* Entrichtung der hier festgesetzten Rheinschifffahrts- oder Octroi-Abgaben.

vient d'être faite de sa part: il attend avant que de prendre détermination à cet égard, la suite de la discussion et le vote de son trés honoré Collègue de Bade.

BADEN. Indem der Grossherzogliche Bevollmächtigte der so eben zu Protocoll gegebenen Erklärung seines sehr geehrten Herrn Collegen von Frankreich, *im Wessentlichen*, und in besonderer Beziehung auf den in dem *Schluss-Satze* der Note des K. Preussischen Herrn Special Bevollmächtigten enthaltenen Wunsch, hinsichtlich des angerufenen, durchaus neuen Grundsatzes, *in Ansehung des Abstimmungs-Modus über den Art.* 1. *und folgende des Entwurfs*, vollkommen beitritt; bemerkt derselbe, was die, von den Herrn Bevollmächtigten von Preussen, den Niederlanden und Frankreich, den vorstehenden Aufrufungen zu Folge, nun auch seiner Seits gewünschte *nähere Erklärung* über den Art. 1. des Entwurfs belangt, wie er, da die Zeit schon zu weit vorgerückt und das heutige Protocoll ohnehin schon sehr ausführlich geworden ist, in seiner Präsidial-Eigenschaft sich vorbehalten muss, eine solche ausführlichere Erklärung, mit Beziehung auf die bereits vorliegenden, zu dem Protocolle der nächsten Sitzung abzugeben; weshalb denn auch, den angeführten Gründen gemäss, das Protocoll vom heutigen Tage hiermit geschlossen wird. —

Gezeichnet: BÜCHLER, Präsident.
» von NAU,
» ENGELHARDT,
» PIETSCH,
» von RÖSSLER,
» BOURCOURD,
» DELIUS,

Für gleichlautende Expedition,
Der zeitliche Präsident der Central-Commission,

BÜCHLER. Vidit HERMANN.

292tes Separat-Protocoll vom 3. September 1823. §. 1.

Ad Art. 1. des Königlich Preussischen Entwurfs.

BADEN. Aufgefordert durch die Herrn Bevollmächtigten von Preussen, den Niederlanden und Frankreich, mich über den Art. 1. des Entwurfs näher zu erklären, lege ich folgende *Betrachtungen* über *Sinn* und *Deutung* der hierher einschlagenden *tractatenmässigen* Bestimmungen, aus *rechtlich-publizistischem* Gesichtspunkte, nach dem Vorgange meines sehr geehrten Königlich Französischen Herrn Collegen in das heutige Protocoll nieder; indem ich wünsche, dass der Haupt-Zweck dieser Betrachtungen, — eine wechselseitige Annäherung und billige Ausgleichung, dadurch erreicht werden möge.

Die Forderungen, welche die Königlich Preussische Regierung in dem § I des vorliegenden Entwurfs und den damit zusammenhängenden §. §. desselben, zu Folge der *Wiener-Rheinschiffahrts-Convention vom* 24. *März* 1815. und ins besondere *des Art.* 1. derselben, an die Königlich Niederländische Regierung macht, sind zum Theile *ganz neu*, zum Theile in einer von der bisherigen *verschiedenen* Form vorgetragen und bestehen:

1) In der Bezeichnung der *Wasserstrassen*, welche im Königlich Niederländischen Gebiete bis zu ihrer Ausmündung in die See, *als Rhein* angesehen und seinem Abgaben- und Polizei-System unterworfen seyn sollen.

2) In der Bestimmung der für die Wasserstrasse zu errichtenden *Zollstätten* und des auf jeder derselben zu erhebenden *Zolltarifs.*

3) In dem Verbote des *gezwungenen* Umschlags, a) sowohl *während des Laufes* als b) *bei der Ausmündung des Rheins* in die See, *für alle Schiffe der Rhein-Staaten.*

4) In der *freien Durchfuhr* aller Waaren ohne Ausnahme, aus der *offenen* See in den Rhein und umgekehrt, gegen die *alleinige* Entrichtung der hier festgesetzten Rheinschifffahrts- oder Octroi-Abgaben.

5) In der *Freiheit von allen Mauth-Abgaben*, welche bei der Ein- und Ausfuhr zu Lande in den einzelnen Uferstaaten eingeführt sind, *so lange die Waaren nicht aus dem Schiffe ans Ufer gebracht*, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden.

6) In der *gleichen* Behandlung der *Schiffe* der *Rheinstaaten*, welche *aus dem Rhein*, etwa in die See stechen, oder aus derselben *in den Rhein* fahren wollen, mit denjenigen *aller* andern Nationen in den niederländischen Seehäfen, sowohl hinsichtlich der Formalitäten und Kosten, als hinsichtlich der Freiheit von allen Ein- und Ausfuhr- oder Transito-Zöllen für Ladungen die aus einem *auswärtigen* Hafen kommen, und nach einem andern *auswärtigen* Hafen bestimmt sind; in welcher Beziehung *die Schiffe der Rheinstaaten* vielmehr eben so behandelt werden sollen, wie die Schiffe aller andern Nationen, die ohne ihre Ladung ans Land zu führen, in einem niederländischen Seehafen überwintern, oder aus sonst einer vorübergehenden Ursache auf kurze Zeit dort verweilen. —

Diese Forderungen erheischen nun, ihrer für die betheiligten Uferstaaten allerdings sehr grossen Wichtigkeit wegen, eine specielle Erörterung.

In dieser Hinsicht wird hier Folgendes bemerkt:

Ad 1.) Der *Rheinstrom* theilt sich bekanntlich, sogleich bei seinem Eintritt in das Königlich Niederländische Gebiet in *zwei* Haupt-*Aerme* (embranchements), von welchen der eine, *die Waal* genannt, sich bei der Schanze von Löwenstein mit der *Maas* vereinigt, und von da aus unter dem Namen »*die Merve*« bei *Dordt*, oder *Dordtrecht*, sich wieder in zwei Arme theilt, von welchen der eine, weit unterhalb dieser Stadt, sich *unmittelbar* in das Meer ergiesst; der andere hingegen sich gegen *Rotterdam* wendet, sich dort mit dem *Leck* verbindet, und in dieser Verbindung sodann, wiewohl unter einer andern Benennung, in das *deutsche* Meer ausmündet.

Der zweite obenbemerkte Haupt-Arm des Rheins, nimmt nach seiner Trennung von der *Waal* zuerst den Namen *Nieder-Rhein*, und in seinem weitern Laufe, den Namen *Leck* an. Derselbe geht unter dieser Benennung *direct* bis *Rotterdam*, wo er sich mit einem Theile der *Merve* vereinigt und sich dann, einige Stunden *unterhalb* Rotterdam unter dem Namen der *Merve* oder der *Maas* in die See ergiesst. —

Dieser Theil des Rheins — der *Nieder-Rhein* und *Leck* — verbindet in seinem Laufe mehrere theils *natürliche*, theils mittelst kostbarer *Canäle* und *Schleussen*, künstlich bewirkte Abtheilungen, welche in Verbindung gesetzt, mit andern kleinern, aber sämmtlich erst *in dem Königlich Niederländischen Gebiete* entsprungenen, oder doch in diesem erst *schiffbar* gewordenen, somit den Wiener-Schifffahrts-Conventionen *nicht* untergebenen Flüssen, eben so viele, theils mehr, theils weniger bedeutende *Wasserstrassen* bilden, und sämmtlich *in die Süder-See* führen. Die bedeutendsten von diesen sind, die *obere Yssel*, — über *Zütphen* und *Campen*, und über die Südersee nach *Amsterdam*, die *rheinische Vaart* über *Utrecht*, und von da aus, entweder über *Müyden*, die *Südersee* und das *Y*, oder über *Wesp* und die *Amstel* nach Amsterdam *direct;* endlich die *untere Yssel*, über *Gauda*, und dann entweder über *Harlem* und das dortige *Meer*, oder *über Leyden* in das Y, nach Amsterdam.

Beide Haupt-Aerme des Rheins, nämlich die *Waal* und der *Leck*, und alle die hier obenbemerkten *Nebenstrassen* desselben, sind nun, *nebst der Südersee*, in dem *Preussischen* Entwurfe und in dem demselben angehängten *Zolltarife* (sub litt. B.) der *Rheinschifffahrts-Gesetzgebung unterworfen worden.*

Derselbe hat ferner, *selbst für die Fahrt von Campen nach Amsterdam* und umgekehrt; bei welcher die ganze Breite der *Süder-See* und zwar *ausschliessend* beschifft wird, eine *eigne Rheinschifffahrts*-Abgabe festgesetzt. —

Nach den *Wiener*-Congress-Verhandlungen sollte die *Waal* als eine *Fortsetzung* der einer eigenen *vertragsmässigen*, wiewohl *die Zölle* ausgenommen, jener *für den Rhein analogen* Gesetzgebung unterworfenen *Maas*, und nur der *Leck*, als eine *Fortsetzung des Rheinstroms* angesehen werden, und zwar im Gegensatze von den *Canälen* und Flüssen, welche man als mehr zur *innern* Schifffahrt gehörig, betrachtete. —

(cfr: die Protocolle der 6. und 8. Conferenz, vom 28 Februar und vom 14. März 1815.)

Nach dieser zur Verständniss der vorliegenden Streitfrage nothwendigen geographischen Excursion, wird

ad 2) bemerkt: Der *Zolltarif* auf dem *Königlich Niederländichen* Rhein, und die Zahl der auf demselben zu errichtenden *Zollstätten* soll nach Art: 3 und 5 der *Wiener*-Convention, nach dem Verhältnisse der dortigen Uferlänge, zu jener des *conventionellen* Rheins bemessen werden. — Das Interesse *des Handels* und der *Schifffahrt* bei beiden ist — *je weniger, desto besser.* — In dieser Beziehung dürfte eine *Vereinbarung* mit der Königlich Niederländischen Regierung nicht zu umgehen seyn, wozu auch in der von dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten in seiner zu dem Separat-Protocolle N.° 290 bereits abgegebenen Erklärung, sich im allgemeinen erwünschte Andeutungen finden, die nur noch einer nähern Entwickelung bedürfen. —

ad 3) Dass der *gezwungene Umschlag der Güter in andere Schiffs-Gefässe*, auf dem *niederländischen*, wie auf dem *übrigen* Rheine, hiernach bei jeder *definitiven* Vereinbarung gänzlich aufhören müsse, kann keinem Zweifel unterliegen und wird hier nur im Vorbeigehen bemerkt. —

Eben so können die Forderungen der Königlich Preussischen Regierung:

ad 4) *wegen der freien Durchfuhr aller Waaren ohne Ausnahme, von einem Ende des Rheins bis zum andern;* und

ad 5) wegen der *Freiheit dieser Waaren von allen Mauth-Abgaben*, welche bei der Ein- und Ausfuhr zu Lande, in den einzelnen Ufer-Staaten eingeführt sind, *so lange nämlich dieselben den Rhein nicht verlassen*, keinem Widerspruche unterworfen werden; sobald nämlich die Waare, welche den Strom verlässt, zur *Landes-Einfuhr* wirklich bestimmt ist. — Der *blosse Umschlag* der Güter, *aus einem Schiffe auf ein anderes* hingegen, kann, wie im Verlaufe der Discussionen über den Entwurf weiter zu erörtern ist, *das Recht zur Erhebung der Mauth-Abgaben*, auf keinen Fall begründen. *Andere* Rücksichten, worauf ebenfalls im Verlaufe zurückzukommen, treten hingegen

ad 6) bei der Forderung ein, welche *bloss auf die Seefahrt*, und auf die niederländischen Seehäfen, demnächst also, auf die *niederländischen Seerechte*, sich bezieht.

In dieser Beziehung wird hier, des *historischen* Zusammenhangs, im Verlaufe der *bisherigen* Verhandlungen der Central-Commission wegen, Folgendes bemerkt:

Der Streit der Königlich Preussischen, mit der Königlich Niederländischen Regierung über den Sinn des Art. 1. (und 22) der *Wiener* Rheinschifffahrts-Convention, mittelst welcher die *niederländischen* Seerechte, *als aufgehoben* betrachtet werden, hatte bereits im *August* und *September* 1816, also schon mit den ersten Sitzungen der Central-Commission, zwischen den beiderseitigen Herrn Bevollmächtigten, seinen Anfang genommen. Dieser Streit hatte nach *mehrjährigen*, beinahe ununterbrochenen und zum Theile sehr lebhaften Discussionen, kein anderes Ergebniss herbeigeführt, *als von Seiten der Niederlande*, die unumwundene Erklärung » dass » die *Wiener*-Convention, sich blos auf die *Fluss*- keineswegs aber » auf die *See*-Schifffahrt beziehe, und dass demnach diese Regie- » rung ein für allemal mit *Anträgen* und *Forderungen* verschont » werden möge, welche ganz *ausser dem Kreise ihrer in Wien über- » nommenen Verbindlichkeiten lägen.* « —

Von Seiten *Preussens* hingegen begründete diese Weigerung, Königlich Niederländischer Seits, auf *dergleichen* Forderungen einzugehen, die stets geltend-gemachte Veranlassung, *jedem* der gleichzeitig discutirten *Entwürfe einer interimistischen Instruction*, die Zustimmung Königlich Preussischer Seits zu versagen, wodurch denn freilich *die Wiener-Convention überhaupt*, in allen *wesentlichen* Theilen *unvollzogen* blieb. —

Bis dahin hatte nun auch die Königlich *Preussische* Regierung, *ausser der unaufgehaltenen Fahrt der Rheinschiffe in die See*, ihre Forderungen an die Königlich Niederländische Regierung, blos auf die *Waare* und insbesondere darauf beschränkt: » dass die *Ein- und* » *Ausgangs-Zölle in den Seehäfen*, VERTRAGSMAESIG, und auf » eine *unveränderliche* Weise festgesetzt werden sollten, und übri- » gens dabei von keinem *Transit-Verbote gewisser Waaren-Artikel* » mehr die Rede seyn dürfe. «

Die übrigen Mitglieder der Central-Commission waren zwar, soweit sie nämlich vor der Hand diese Sache zu übersehen im Stande seyen, *diesem* Königlich Preussischen Antrage, im Wesentlichen beigetreten; hatten aber gleichzeitig erklärt, dass an *diesem* Punkte, *die Regulirung der Schifffahrts-Verhältnisse*, *nach dem Inhalte der Wiener-Convention*, als *davon* abhängig, nicht scheitern dürfte, dass sie die *gegen* die Königlich Niederländische Regierung dessfalls etwa, *mittels gemeinschaftlicher Douanen-Einrichtungen* zu treffenden wirksamsten Gegenmaasregeln, der *Weisheit ihrer Regierungen* überlassen müsten; dass sie aber über diese allgemeine Beschwerde, *einen gemeinschaftlichen Beschluss* zu fassen, sich in dieser *Handels-Sache*, in so lange nicht für ermächtigt hielten, bis sie von ihren resp. Höfen, *eine gemeinschaftliche Instruction* AD HOC — erhalten haben würden.

Hierbei ist jedoch zu bemerken und nicht zu übersehen, dass es sich *bei allen diesen frühern Verhandlungen* und *Erläuterungen*,

nicht um das *definitive* Reglement, sondern blos um die, *nach Artikel* 31. *der Wiener-Convention*, vorerst zu erlassende, *interemistische Instruction*, und um die, *mittelst derselben* sogleich zu bewirkende *Aufhebung der gezwungenen Umschlags-Rechte* gehandelt hatte. — Es wurden daher dabei gleichzeitig, und zwar unter Zustimmung des Königlich *Preussischen* Herrn Bevollmächtigten, die Bedingungen, — und darunter namentlich auch jene *des Verbots jeder Douanen-Untersuchung auf dem Strome und so lange die Waare nicht zur Landes-Einfuhr bestimmt ist* — festgesetzt, welche Königlich Niederländischer Seits erfüllt werden sollten — und durch die indessen getroffene Douanen-Einrichtung, auch im *allgemeinen* erfüllt wurden — *um an den Vortheilen der interimistischen Instruction*, auch Königlich Niederländischer Seits Theil nehmen zu können.

Diese *interimistische Instruction* wurde aber Königlich Preussischer Seits, wie bemerkt, nicht genehmigt. Der Königlich Preussische Herr Bevollmächtigte verlangte vielmehr unter dem 27. Febr. 1818 und zwar unter ausdrücklicher Anführung seiner desfalls erhaltenen bestimmten *Instruction*, — *die unausgesetzte Abfassung des Definitiv-Reglements*, und dass in diesem die *Schifffahrts-Gebühren auf dem holländischen Rheine* nach dessen *Uferlängen* regulirt, und damit die *Wiener*-Convention nicht *illusorisch* werde, *der Tarif der niederländischen Seezölle* (les droits d'entreé et de sortie dans les ports maritimes) unabänderlich festgesetzt und jedes Transit-Verbot daselbst für die Zukunft untersagt werden sollten. — In einer spätern Erklärung desselben Herrn Bevollmächtigten vom 8. September 1818 wird am Schlusse bemerkt; dass eben diese Forderung *wegen der Königlich Niederländischen Seezölle*, die Verhandlungen über den Abschluss und die Verkündung des definitiven Reglements, keinen Augenblick aufhalten sollte, und wie derselbe von seinem Hofe authorisirt sey, *zur Einführung des Wiener Distanzen-Tarifs auf dem*

Königlich Niederländischen Rhein, an die Stelle *aller* dermal in Holland bestehenden *Abgaben*, jene *für den Transit miteingeschlossen*. Diese, nach den *frühern* Königlich Preussischer Seits aufgestellten Behauptungen, *damals* nicht ganz verständliche Erklärung, erhaltet *nunmehr*, durch den Königlich Preussischen *Entwurf* ihre Bedeutung dahin: dass von Seiten Preussens *dermalen* seine Forderungen an die Königlich Niederländische Regierung nicht mehr auf die *zur See* ein- oder ausgehende *Waare*, sondern auf das *Eigenthum des Schiffsgefässes* selbst begründet, und anstatt der vormals verlangten vertragsmässigen *Fixirung des Seezolls für die Schiffe der Rheinuferstaaten* (§. 29 — 30) jetzt die *völlige Aufhebung desselben*, in Anspruch genommen wird. —

Hierdurch wird aber offenbar dasjenige, *was früher blos der Gegenstand eines Handels-Vertrags war*, nunmehr eine *reine*, *zur Competenz der Central-Commission unstreitig gehörige Schifffahrts-Sache*, und es erhaltet damit der *Standpunkt*, nach welchem diese Streitsache, bei der *Central-Commission* jetzt zu verhandlen und zu beurtheilen ist, gegen den frühern, eine sehr wesentliche und totale Abänderung.

Preussen begründet, was hier im Vorbeigehen und des Zusammenhangs mit den nachfolgenden Betrachtungen wegen, bemerkt wird (§. 29 des Entwurfs) diesen neugewählten Standpunkt seiner Forderung an die Königlich Niederländische Regierung, — nämlich *der Befreiung der Schiffe der Rheinstaaten von jeder Entrichtung eines Seezolls* — auf die *gleiche*, in den Königlich Niederländischen Seehäfen bereits bestehende Freiheit für die Schiffe *anderer* Nationen, welche aus der See in die Niederländischen Seehäfen einlaufen, oder aus diesen in die See stehen, und Ladungen enthalten, welche aus einem auswärtigen Hafen kommen und nach einem andern auswärtigen Hafen bestimmt sind.

Nach *staats*- und *völkerrechtlichen Principien*, geben diese Anforderungen und Behauptungen, wie solche in der bisherigen Auseinandersetzung zusammengestellt worden sind, zu nachfolgenden weitern Betrachtungen Stoff und Veranlassung.

1) Scheint es vor allem auf die Frage anzukommen, *für welches Gebiet* die Königlich Niederländischen Transitzölle *in den dortigen Seehäfen* erhoben werden; und ob auch *dieses* Gebiet, den Bestimmungen der *Wiener*-Rheinschifffahrts-Convention unterworfen worden sey? —

In dieser Beziehung wird Folgendes bemerkt:

Nach dem Völkerrechte ist *das Meer* nur darum eine *res nullius*, oder *frei*, weil es von niemand auf eine *dauernde* Weisse occupirt, von niemand zu seinem *ausschliessenden* Gebrauche sich zugeeignet werden kann. *Binnen-Meere*, ja selbt das *Mare di Marmora* und die Südersee u. a. dgl. ferner die *Meerbusen* etc. sind dagegen *nicht* frei und selbst *der* Theil des *offenen* Meers, welcher an den Küsten eines Landes hinläuft, ist es, — und zwar nach der unter den *europäischen* Mächten üblichen Praxis — auf Kanonen-Schussweite *nicht*; sondern sie sind sämmtlich in dem Eigenthume desjenigen Staates, welcher andern Nationen den Zugang zu denselben, mit dauernder Wirksamkeit untersagen, und sich solche zu seinem ausschliessenden Gebrauche zueignen kann.

Das Gebiet, hinsichtlich dessen die *Seerechte* angesprochen und die Transit-Zölle erhoben werden, ist demnach kein anderes, als die *Meeres-Strecke von den Ausmündungen der Flüsse bis zur offenen oder freien See.*

Den Seestaaten, welchen aber mittelst ihrer *See-Küsten*, das gleiche Eigenthum und die gleiche Herrschaft über die *geschlossenen* Meere, und über die von ihnen occupirten Theile der übrigens freien oder offenen See, und folglich über die hier bezeichneten *Meeres-districte*, wie den Regierungen des *festen* Landes über die ihr Gebiet

durchströmenden Flüsse und über ihre *Landstrassen* zustehen, können auch *die gleichen Hoheits - Rechte* über dieselben nicht bestritten werden. Gleich diesen, sind die Seestaaten somit berechtigt, den Schiffen und Waaren *anderer* Staaten, den Gebrauch oder Durchgang durch dieses *ihr* Seegebiet, und mittelst desselben, das Aus - und Einlaufen in ihre Seehäfen, nach eignem *politischem* oder *staatswirthschaftlichem* Ermessen, in bestimmten Fällen, entweder gänzlich oder nur unter gewissen Bedingungen zu gestatten, in andern Fällen sogar völlig zu verweigern, und eben so wenig kann denselben die *gleiche* Befugniss beanstandet werden, *den Gebrauch dieser Wasserstrassen*, in gewissen Fällen unentgeldlich, in andern aber nur gegen Erlegung einer nach den obenangedeuteten Rücksichten regulirten *Transit-Abgabe* oder eines *Seezolls* zu bewilligen. —

Hiernach wären denn auch die aus Art. 29 des Entwurfs abgeleiteten Ansprüche Preussens gegen die Niederlande zu beurtheilen; zumal da in diesem §. nur von solchen *fremden See - Schiffen* die Rede ist, welche, ohne in den niederländischen Seehäfen ein - oder auszuladen, in dieselben nur darum einlaufen, um sich in denselben vor dem Feinde oder Stürmen zu retten, dort zu überwintern, sich auszubessern, Wasser - oder Lebensmittel einzunehmen, in welchen Fällen auch die *niederländischen* Seeschiffe, in den Häfen der *andern See - Mächte*, der völlig *gleichen* Behandlung bedürfen, welche ihnen dann auch in denselben, nach dem hier obwaltenden *Grundsatze der Reziprozität* vollständig erwiedert wird. —

Der *Punkt* des festen Landes übrigens, von welchem aus diese *Seerechte* ausgeübt werden, und wo dieser *Transit - Zoll* erhoben wird, scheint selbst dem strengen Rechte nach, ziemlich gleichgültig zu seyn; sobald nur dabei *diese* Rechte und *dieser* Seezoll, *blos* auf das *Königlich Niederländische* Gebiet beschränckt bleiben, und nicht *auf den oben definirten Rhein* selbst ausgedehnt werden. —

Wenn nun hiernach den Niederlanden ihre schon *seit Jahrhunderten* bis jetzt, *ununterbrochen* und überdies auch, *von allen andern das Meer begränzenden Staaten* geübten Seerechte, *nach allgemein völkerrechtlichen Grundsätzen* nicht bestritten werden können; wenn eben darum auch die dessfallsigen *frühern Beschwerden des vormaligen deutschen Reiches*, gegen die *factisch*, schon damals und seit 1648 auch *förmlich* aus dem Reichsverbande getretenen sieben vereinigten Provinzen ohne wirksame Abhülfe geblieben sind, so fragt es sich nun weiter:

» *ob die Königlich Niederländische Regierung in den Wiener-*
» *Schifffahrts-Verträgen auf diese ihre Seerechte nicht Verzicht*
» *geleistet habe*? «

Hier muss vor allem die Bemerkung vorausgeschickt werden: dass *eine Forderung* an diese Regierung, in ihren für den *auswärtigen* Handel am meisten, ja fast einzig bedeutenden *Seehäfen*, jene Rechte aufzugeben, die von den *sämmtlichen* übrigen höchsten Mächten, welche *die allgemeine Convention* für die Schifffahrt unterzeichnet haben, so wie von allen übrigen *Seestaaten*, mehr oder minder streng in ihren Seehäfen ausgeübt werden, schon *im allgemeinen* nicht zu unterstellen ist. Eine *spezielle* und namentlich *ausgesprochene Verzichtleistung* der Art, ist aber auch in einer der *in Wien* abgeschlossenen Schifffahrts-Conventionen eben so wenig, als in den hierüber gepflogenen *Congress-Verhandlungen* nachzuweisen. Vielmehr zeigt es sich, dass in *allen* diesen Verhandlungen, *von den Seerechten* niemals überhaupt die Sprache war. —

Eine *ausdrückliche* Verzichtleistung auf diese Seerechte, wie solche gleichwohl, wenn sie von den höchsten Theilhabern des Wiener-Congresses wirklich beabsichtigt worden wäre, sehr wünschenswerth gewesen seyn würde, und wie dergleichen auch bei einem so äusserst wichtigen Rechte, bei allen andern *Staats-* und *Privat-Verträgen* nie umgangen zu werden pflegt, wäre demnach in vorliegendem

Falle nirgends nachzuweissen. — Dagegen will eine *stillschweigende*, eben desshalb aber auch, *streng zu beweissende* Verzichtleistung der Art, in dem Art. V. des *Pariser* Friedens vom 30. Mai 1814 in dem Art. CIX. der *Wiener*-Congress-Akte und zunächst in dem Art. 1 und 19 der (*Wiener*) Rheinschifffahrts-Convention nachgewiesen werden, in welchen die *Freiheit der Rheinschifffahrt auch auf das Königlich Niederländische See-Gebiet, an den Mündungen des Rheins bis zur offenen See* ausgedehnt, und damit die *niederländischen* Seerechte, *implicite* aufgehoben worden wären. — In den aus den *allgemeinen* Bestimmungen des angeführten *Pariser*-Friedens-Artikels unbezweifelt entnommenen Art. 1. und 19. der *Rhein*schifffahrts-Convention heist es nun Art. 1.

» La navigation *dans tout le cours du Rhin*, du point où » il devient navigable, *jusqu'à la mer*, soit en descendant soit » en remontant, sera *entièrement libre* et ne pourra, *sous le* » *rapport du Commerce*, être interdite à personne, en se con- » formant toute fois *aux reglémens* qui seront arrétés *pour la* » *police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que* » *possible* au commerce de *toutes* les nations — « *Art.* 19, womit der *Umschlags-Zwang* in *Mainz* und *Cölln* aufgehoben wird, heisst es am Schlusse in dieser Beziehung:

» de façon qu'il sera libre de naviguer *sur tout le cours du* » *Rhin*, du point où il devient navigable, *jusqu'à son embou-* » *chure dans la mer* etc. etc.

Wenn sich in den frühern Verhandlungen Königlich Preussischer Seits auch auf den Art. 22. der Wiener-Schifffahrts-Convention bezogen wurde, so ist in dieser Hinsicht lediglich zu bemerken, dass hierbei die *Ausdehnung der Rheinschifffahrts-Gesetze auf das niederländische Seegebiet*, welche *bewiesen* werden sollte, als bereits *nachgewiesen* vorausgesetzt und unterstellt wurde. —

Dass nun die in den angeführten Artikeln dieser verschiedenen, miteinander enge zusammenhängenden Verträge und zwar in *allen*, *gleichlautend* vorkommenden Ausdrücke: »dans tout le cours du Rhin« (welcher aber, wie oben nachgewiesen, mit dem *Eintritte des Rheines in das Meer*, und somit da, wo das *Königlich Niederländische Seegebiet anfängt* — aufhört); sodann »*jusqu'à la mer*, »*jusqu' aux embouchures dans la mer*,« (*nirgends* aber *jusque dans la mer*) den Königlich Niederländischer Seits aufgestellten Behauptungen, für den unbeschränkten ***Fortbestand*** ihrer ***Seerechte an den Mündungen des Rheins*** zusagen, der behaupteten ***Ausdehnung*** dieser Verträge auf das niederländische Seegebiet, aber zuwiderlaufen, ist wohl um so weniger zu verkennen, je sorgfältiger die Diplomatie in der Wahl ihrer Ausdrücke, bei der Redaction von *Staats-Verträgen*, besonders wenn es sich von, für *alle* contrahirende Theile, so vorzüglich wichtigen, denselben auch unmöglich unbekannt gewesenen *Rechten* handelt, zu Werck zu gehen verpflichtet und gewöhnt ist. —

Hierzu kömmt aber noch weiter, dass in den *Wiener-Verhandlungen*, nicht nur mehrere Sitzungen hindurch *über die Beibehaltung oder Aufhebung der Umschlags-Rechte zu Mainz und Cölln*, und in der Folge über mehrere andere zum Theile selbst viel unbedeutenderen Punkte, deliberirt und discutirt worden ist; sondern dass auch über alle diese Gegenstände, *ausdrückliche* und *umfassende* Bestimmungen, in die dort abgeschlossenen *Schifffahrts-Verträge* aufgenommen worden; während über dieses *wichtigste*, *von allen* die Schifffahrt betreffende *Rechten*, auch nicht ein Wort gewechselt und noch weniger irgend eine *ausdrückliche* und *förmliche* Bestimmung desfals in den Vertrag eingerückt wurde.

Noch mehr, — man hat in den unmittelbar nachfolgenden Art. 3. der *Rheinschifffahrts-Convention*, die soviel nur immer thunliche *Ausdehnung* der für den Hauptstrom gegebenen Gesetze auf seine

Neben-Ströme verordnet, ohne des *Seegebiets*, bei dieser *zunächst* dazu gegebenen Veranlassung zu erwähnen. — Man hat ferner in dem Art. 3. der Rheinschifffahrts-Convention den Tarif für das *Octroi*, oder den *Rheinzoll* nach allen Distanzen bestimmt, man hat dabei für den sogenannten *conventionellen* Rhein, den ganzen *bisherigen* Tarif auf den Nebenströmen des Rheins, den *Tarif* aller ihrer Zölle, theils nach ihrem bisherigen Betrage, theils nach jenem vom Jahre 1802, mit einer sehr ins Einzelne gehenden Schonung der *bisher* bestandenen *Rechte* festgesetzt; von einem *künftigen* Tarife für die ungleich bedeutenderen *niederländischen* Seezölle ist aber nirgends etwas ausdrücklich enthalten.

Alles, worauf man demnach die behauptete *Ausdehnung der Conventionen über die Flussschifffahrt*, welchen Titel sie auch in der Congress-Akte führen, *auf das Seegebiet*, aus den angeführten Vertrags-Artikeln zu begründen sucht, reduzirt sich zunächst wohl nur auf die in denselben ausgedrückten Bestimmungen:

1) dass die Schifffahrt auf dem Rheine, *hinsichtlich des Handels*, ganz frei seyn und niemand untersagt werden, und

2) dass die *polizeilichen Vorschriften für den Handel aller Nationen* so günstig als möglich gegeben werden sollen. —

In dieser Beziehung wird, hinsichtlich der schon in den frühern Verhandlungen der Central-Commission aus dem Art V. des *Pariser*-Friedens abgeleiteten *Folgerungen*, weiter bemerkt: Obwohl der Art. 1. der *Rhein*-Convention beinahe wörtlich aus dem Art. 2. *der für alle europäischen Staaten* festgesetzten *Bestimmungen, wegen* der *Flussschifffart* entnommen ist, bei welchen also die *resp. Uferstaaten*, wirklich aus *mehreren* Nationen bestehen und obgleich an den Ufern des Rheins selbst, mehrere Nationen, nämlich Schweitzer, Franzosen, Deutsche und Niederländer, als *Uferstaaten* erscheinen, so zeigt denn doch der Absatz V. des siebenten Conferenz-Protocolls des *Wiener*-Congress-Comité vom 3. März

1815 ganz unwidersprechlich: dass zum Betrieb *der Schifffahrt auf dem Rheine* zwar nur die *Rheinschiffer* und jene seiner *Nebenströme* jedoch *mit Ausschliessung der übrigen fremden Schiffer*, weil für deren Zulassung keine *Reciprocität* statt finden würde, berechtigt seyn sollten, und dass der Wiener-Congress nur dieser *Beschränkung* wegen, den Zusatz »sous le rapport du Commerce« hier eingeschaltet habe; — dass hingegen eben darum, weil diese Beschränkung blos auf die Beschiffung des Rheins durch die Schiffe *anderer*, den Rhein nicht begrenzenden Nationen geht, dasjenige, was von der Freiheit des Handels in diesem Artikel gesagt wird, sich wirklich auf jenen *aller*, und nicht blos auf den Handel der am Rheine wohnenden Nationen, oder seiner Uferstaaten sich erstrecke.

Dagegen wird ferner bemerkt: Selbst vorausgesetzt, dass die *nirgends behinderte Zulassung aller Waaren*, oder mit andern Worten, *für den Handel aller Nationen*, und ihre durchgängige Befreiung von allen andern Abgaben, *ausser* den Schiffahrts-Gebühren, wirklich in dem Zwecke des Wiener-Congresses gelegen wäre; so hätte es dazu jener behaupteten *gänzlichen* Aufhebung der niederländischen Seezölle keineswegs bedurft, sondern nur der *nähern Bestimmung* und *Regulirung*, einer, mittelst Verwandlung dieser Zölle in eine für das zu durchlaufende niederländische Seegebiet, zu entrichtende *Schifffahrts-Gebühr*, und zwar in ähnlicher Art, wie dieses hinsichtlich der *ehemaligen* Rheinzölle, durch die noch gegenwärtig bestehende *Octroi*-Convention von 1804 geschehen, zu *Wien* neuerdings sanctionirt und auf zwei verschiedene Stromstrecken noch weiter ausgedehnt worden ist. —

Eine solche *nirgends* behinderte und *abgabenfreie* Zulassung *aller* Waaren und ein *derartiger* Gebrauch des Rheins, zum Besten *aller* Nationen, lag aber wohl nicht in der *Absicht* der Wiener-Contrahenten und nicht in dem *Zwecke* der Schifffahrts-Verträge. Denn dieselbe existiren, zufolge dieser Verträge auch selbst auf dem

Rheine oberhalb *Basel* und in seinem Laufe bei den Ausmündungen solcher *Nebenströme* desselben, z. B. der Lahn, der Ruhr, der Lippe, und zwar *zu Folge des Pariser-Friedens*, aus der Ursache *nicht*, weil dieselben in ihrem ganzen schiffbaren Laufe, und folglich ebenso, wie das niederländische Seegebiet, nur einem *einzigen* Landesherrn angehörend, den Bestimmungen der *Wiener* Schifffahrts-Convention *nicht* unterliegen. — Dieselbe existiren ferner nicht, nach derselben Convention, für alle *rückliegende* Staaten, welche für ihre auf den Rhein zu bringenden oder *über denselben* einzuführenden Waaren, sich der *Landstrassen* der vorliegenden Uferstaaten und der *zwischen inne liegenden* Territorien bedienen müssen und auf denselben, allen in diesen Ländern bestehenden Transit-Abgaben und Anordnungen jeder Art unterliegen, wie die aus der *offenen* See auf den Rhein und umgekehrt, bestimmten Waaren bei dem Transit über das niederländische Seegebiet.

Unter den hier angedeuteten Verhältnissen, und da nach *allgemeinen* Rechts-Prinzipien auch wirklich *zweifelhafte* Stellen eines Gesetzes oder Vertrags, so viel nur immer möglich, nicht *gegen*, sondern vielmehr *nach* den Worten desselben *interpretirt* werden müssen,*) lassen sich die in *allen* Wiener Schifffahrts Verträgen ohne Ausnahme und in allen *einzelnen* Stellen derselben, so wie in den darüber in Wien gepflogenen Verhandlungen *stets gleichförmig* gebrauchten Worten der Wiener-Convention »*jusqu' à la mer*« und die noch *viel bestimmteren* »*jusqu' aux embouchures dans la mer*« nach rechtlichen Grundsätzen nicht wohl mit dem durchaus nirgends vorfindlichen Ausdrücke »*jusque dans la mer* — vertauschen oder identifiziren.

Der Rhein wird demnach, diesen ebenerwähnten Ausdrücken zu Folge und in vollstängigem Einklange mit denselben, *in Bezug*

*) » Incivile est, *nisi totâ lege perspectâ unâ* aliquâ *particula* ejus pro» positâ, *judicare*, vel *respondere*.« (L. 24. D. de Legibus) I. 3.)

auf den Handel aller Nationen, nach der *vorliegenden* Absicht des Wiener-Congresses schon alsdann *frei* seyn wenn die auf denselben schon einmal gebrachten *Waaren*, ohne Unterschied *welcher Nation* sie angehören — dans tout le cours du Rhin — also in dem ganzen Laufe dieses *für den Handel* freien und *gemeinschaftlichen* Stromes und so lange sie sich *auf demselben* befinden und nicht in ein anderes, den gleichen Freiheits-Stipulationen nicht unterworfenes Gebiet zu Wasser oder zu Lande übergehen, — in ihrem Transporte von allen jenen *Hindernissen* und *Belästigungen* befreit bleiben, welche die *nachfolgenden* Artikel der Rheinschifffahrts-Convention *speziell* bezeichnen und zu entfernen gebieten, und deren *sämmtliche* Bestimmungen zusammen genommen, *den ganzen Inbegriff* der im Art. 1. derselben *nur ganz allgemein und summarisch* ausgesprochenen *Freiheit der Rheinschiffahrt* ausmachen.

Die *Ausdehnung* dieser *für den Rhein* stipulirten Schifffahrts-Freiheit, auf das hier in Frage begriffene *Königlich Niederländische* See-Gebiet, *mittelst der Wiener-Verträge*, bliebe demnach auch allerdings noch näher zu erweissen.

Derselbe Beweis wird auch bei dem weiter angeführten Argumente vermisst, welches auf die Ausdehnung der für den Hauptstrom gegebenen Freiheit, auf seine *Nebenströme* und auf die freie Fahrt der Schiffe aus diesen Nebenströmen in den Rhein und umgekehrt gegründet werden will. — Beide beruhen auf *eigenen* und *ausdrücklichen* Vertrags-Bestimmungen, die aber für das *niederländische Seegebiet* vermisst und in dem Art. 1. der Rheinschifffahrts-Convention vergeblich aufgesucht werden. —

Diese *Ausdehnung* und *Gleichheit* der Schifffahrts-Freiheit gilt jedoch nur für *jene Nebenströme*, welche *in ihrem schiffbaren Laufe*, *verschiedene* Staaten durchschneiden oder begränzen; sie findet aber bekanntlich auf jenen Nebenströmen nicht statt, welche, wie die Lahn, die Ruhr etc. etc. nur einem einzigen Staate angehören.

Welche Regierung möchte sich aber wohl *in das Eingenthum und die Hoheits-Rechte* einer andern, durch Tractate mit ihr verbundenen, über ihr Land- oder Seegebiet theilen wollen? und würde nicht eben dieses *aus der Analogie* von den *Rhein*-Rechten der Nebenströme entnommene Argument, nicht vielmehr zu einer ganz *entgegengesetzten* Schluss-Folge führen?

Die in dem Verlaufe der Verhandlungen der Central-Commission aufgestellte Behauptung endlich, dass bei dem Fortbestehen der Seerechte, *alle Vortheile der Wiener-Convention* den Niederlanden *allein*, und ohne *wesentliches Aequivalent* für die *übrigen* Uferstaaten zufliessen würden, erheischt ebenfalls noch eine nähere Beleuchtung.

Die *directe* Verbindung des *Ober*- und Mittel-Rheins, ohne Umschlag und Zwischen-Spedition, mit den grossen holländischen Märkten, die Aufhebung aller ausschliessenden Schiffer-Rechte, und die dadurch, unter polizeilicher Aufsicht, herbeigeführte *freie Concurrenz, die Entfernung aller Douanen auf* dem Rheinstrome, u. a. m. sind allerdings sehr wichtige und solche *wechselseitige* Vortheile, welche mit den mehrerwähnten Seerechten, in durchaus keiner Verbindung stehen, und *allen* Uferstaaten, *nach vollkommen gleichen Rechten und in ihren wohlthätigen Folgen*, nur nach der respectiven, aber blos durch die Natur der Sache herbeigeführten Verschiedenheit ihres mehr oder weniger ausgedehnten Handels-Verhältnisses, zukommen werden. — Dabei scheint jedoch die Besorgniss allerdings in Betracht zu kommen, und *darin* ein einseitiger, mit *Geist* und *Zweck* des *Wiener*-Vertrages im Widerspruch stehender Gewinn für die Königlich Niederländische Regierung zu liegen, dass es derselben, unter den hiernach gegebenen Verhältnissen, nun möglich würde, ihre Seezölle, bis zur Erhaltung der Concurrenz, mit den *norddeutschen* Commerzial-Strassen für den Bezug von *überseeischen* Waaren, und somit für den unstreitig wich-

tigsten Theil des *deutschen Passiv*- und *Zwischen*-Handels auf dem Rheine, in eben dem Verhältnisse zu erhöhen oder zu steigern, als der Transport dieser Waaren, auf diesem Strome, durch die beabsichtigte *neue* Schifffahrts-Ordnung etwa wohlfeiler zu stehen kommen dürfte.

Wenn nun, abgesehen von rein *staatswirthschaftlichen* und *national ökonomischen* Motiven, welche für *beide* Theile in *Erwägung* zu ziehen, die *geographische* Lage der Niederlande Vortheile bietet, die sie, wenn sie dieselbe auch nicht ausschliessend besitzen, doch nur mit wenigen andern *Seestaaten*, gemein haben, und wenn ausser den ebenbezeichneten Vortheilen auch alle *durch die Wiener-Convention*, der Schifffahrt und dem Handel *auf dem Rheine* selbst zufliessenden *gemeinschaftlichen* Erleichterungen und Vortheile, den Niederländern welche unter allen Uferstaaten unstreitig den *stärksten* Handel auf dem Rheine treiben, auch *am meisten* vortheilhaft seyn dürften; so ergiebt sich zwar aus allem diesem die grosse Wichtigkeit der niederländischen Seerechte sowohl, als das nicht zu verkennende Uebergewicht des niederländischen Handels auf dem Rheine; es sind aber in Wahrheit von allen diesen Vortheilen der Niederlande bei dem Rheinhandel, denn doch nur jene *neu*, und erst durch die *Wiener*-Schifffahrts-Verträge gegeben, welche sich auf die *künftig* zu bewerkstelligende *Erleichterung der Schifffahrt auf dem Rheine* beziehen. —

Dass die Niederlande dafür ihre Seerechte, in dem obenbezeichneten Umfange, die sie ohnehin mit den übrigen Seestaaten gemein haben, und auf welchen ausserdem alle andere ebenfalls angedeutete, denselben so wichtigen, und auf diesem fast einzigen Débouché ihres Handels mit dem Festlande, für die fernere Existenz der nördlichen Hälfte dieses Königreichs wesentlich nothwendigen Vortheile einzig beruhen, — *unbedingt* hingeben sollten, konnte man in Wien nicht wohl verlangen, und hat es wohl auch, wie oben auseinandergesetzt wurde, nicht verlangt.

Eine *unbedingte* Forderung der Art, *von Seiten der Central-Commission* an die Königlich Niederländische Regierung, in dem gegenwärtigen Augenblicke, wäre demnach nicht nur in dem *Wiener-Vertrage* nicht begründet; sondern würde auch, da die Königlich Niederländische Regierung, wie der Erfolg bereits bewiessen hat, derselben wohl *nie* in ihrem ganzen Umfange nachgeben dürfte, zu keinem andern Resultate, als zu dem *Nichtvollzuge der Wiener-Schifffahrts-Convention* zu führen, geeignet seyn. —

Alles, was demnach dermalen, wo es sich um einen *Vertrag* zur Vollziehung des früher in Wien abgeschlossenen — *mittelst des definitiven Rheinschifffahrts-Reglements* — handelt, *die Central-Commission*, mit Recht und Billigkeit, und zwar ganz *in dem Bereiche ihrer constitutionellen Wirksamkeit*, *durch die Wiener-Congress-Akte selbst*, nämlich als *Schifffahrts-Sache*, und *zur vollständigen Gleichstellung* in den *gegenseitigen*, *vertragsmässigen* Vortheilen, zu verlangen berechtiget und befugt seyn dürfte, gewissermasen als Ergänzung der Wiener-Stipulationen, besteht unseres Erachtens, in einer von der Königlich Niederländischen Regierung zu gewährenden *hinlänglichen Sicherheit*, die für *alle* Uferstaaten durch die Wiener-Convention gegebenen *gemeinschaftlichen* Vortheile, insbesondere *die grössere Wohlfeilheit der Waarentransporte auf dem Rheine*, mittelst einer hiernach abgemessenen Erhöhung ihrer Seezölle, nicht zu ihrem *privativen* Vortheile benutzen und eben hierdurch *illusorisch* machen zu wollen. —

Zu *diesem* Ziele sollte unverkennbar auch die *frühere*, aber von Königlich Niederländischer Seite damals stets von der Hand gewiesene Forderung der Königlich Preussischen Regierung, — wegen Aufhebung jedes Transit-Verbots, und wegen unabänderlicher Fixirung, oder wenigstens nur mit gemeinschaftlicher Zustimmung zu bewirkender Abänderung, der niederländischen Seezölle führen. — *Aehnliche* Bestimmungen finden sich ausserdem, in den verschiedenen

Conventionen, welche *in Vollziehung der allgemeinen Wiener-Schifffahrts-Convention*, auf *anderen* in *das Meer* ausmündenden Strömen bereits zu Stande gekommen sind.

Es würde hier zu weit von dem nächsten Zwecke dieser Betrachtungen abführen, die einzelnen Beispiele von der *Weichsel*, von der *Elbe*, von der *Ems* anzuführen und zu würdigen. Indem eine nähere Erörterung hierüber, im Verlaufe der Discussionen über den vorliegenden Fntwurf des Definitiv-Reglements für die Rheinschifffahrt nöthigenfalls vorbehalten wird, schliesst sich hiernächst die Schluss-Betrachtung hier an; dass auf eine ähnliche, oder auf zu machende anderweite Vorschläge, zu bewirkende zureichende Sicherheitsleistung von Seiten der Königlich Niederländischen Regierung, unserem Dafürhalten gemäss, *auch die Forderungen der Central-Commission* sich dermalen beschränken sollten. — Diese Rücksichten, in Verbindung mit den hier eben nur angedeuteten Vorgängen bei andern Strömen, scheinen, bei allseitigem redlichem Willen, einen *definitiven* Abschluss der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten zu Stande zu bringen, ganz dazu geeignet zu seyn, eine Nachgiebigkeit und Annäherung zwischen den beiderseitigen *zunächst* betheiligten Regierungen zu bewirken, welche allein eine billige und erfolgreiche Ausgleichung der noch zur Zeit bestehenden Meinungs-Verschiedenheit herbeiführen kann. —

Indem zu diesem Zwecke, von Seiten Badens und Frankreichs, hiermit die Hand geboten wird, laden die beiderseitigen Bevollmächtigten ihre sehr geehrten übrigen Herren Collegen des *conventionnellen* Rheins demnach ein, bei dem aus den vorliegenden Protocollen hervorgehenden gegenwärtigen Stande der Unterhandlung, mittelst einer *gemeinschaftlich*, nach den oben angedeuteten Zwecken und Motiven, abzugebenden *Erklärung der Central-Commission* in Verbindung mit ihnen, *vermittelnd* zwischen Preussen und den Niederlanden einzuschreiten, und die beiderseitigen Herrn Bevoll-

mächtigten zu veranlassen, *im eigenen und gemeinschaftlichen Interesse der höchsten Committenten*, sich über etwaige *Vergleichungs-Vorschläge* näher auszusprechen, und auf diesem, — dem, wie bereits bei einer andern Veranlassung im 288. Protocolle vom 6. v. M. bemerkt wurde, — wohl nur noch einzig übrigen, wenigstens am schnellsten zum erwünschten Ziele führenden Wege, der zugleich den ernsten und reinen Willen der Central-Commission, die Wiener-Convention zu ihrem endlichen Vollzuge zu bringen, beurkundet, — die Unterhandlung über diesen bedeutendsten Punkt des vorliegenden Entwurfs zu beschleunigen. —

Schliesslich wird hierbei noch Grossherzoglich Badischer Seits insbesondere bemerkt, dass durch die hier zusammengestellten *Betrachtungen*, zu welchen die ergangenen Aufforderungen der Eingangs benannten Herrn Bevollmächtigten *zunächst* die Veranlassung gegeben haben, kein anderer Zweck, als der gleich Anfangs bezeichnete, und im Verlaufe derselben motivirte, erreicht werden sollte. — Eben so wird ausdrücklich bemerkt, dass hierbei ebensowenig auf die bereits zu Protocoll gegebene, Königlich *Niederländische* sowohl, als die in jeder Hinsicht sehr wichtige Königlich *Preussische* Erklärung, hierbei näher eingegangen werden konnte, als der eben bezeichnete Zweck dieser Betrachtungen *augenblicklich* erheischte. Hieraus geht denn eben so der Vorbehalt hervor, über diese beiderseitigen gleich beachtungswerthen Erklärungen, gemeinschaftlich oder insbesondere nöthigenfalls sich weiter zu äussern; nachdem die oben gewünschten und vorbehaltenen näheren Erklärnngen der übrigen Herrn Bevollmächtigten zu Protocoll gegeben seyn werden, zu welchem Ende denn dieses auch ausdrücklich hiermit offen behalten wird.

§. 2.

Nachdem die Grossherzoglich Badische Note vorgelesen worden war, liess der Königlich Niederländische Herr Bevollmächtigte seine

Antwort auf die in dem 29o Protocoll eingerückte Note des Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten, in Betreff des Art. 1. des Definitiv-Reglements-Entwurfs einrücken.

Pays-Bas. J'ai l'honneur de répondre aux observations de Monsieur le Commissaire Spécial de Prusse, consignées au dernier protocole et rélatives à mon vote sur le § 1. du Projet de Réglement.

En réclamant, comme je l'ai fait dans mon dit Vote, le maintien des termes de l'acte de Vienne »*jusqu'à la mer*« au lieu des termes »*jusqu'en pleine mer*« que le § 1. du projet propose de substituer aux premiers, j'avais crû décliner la démande d'une *concession nouvelle*, ne pouvant pas me persuader, qu'on ètait d'intention de rénouveller et *d'étendre même* l'interprêtation, tant de fois essayée et combattue, des termes »jusqu'à la mer,« et sur l'inadmissibilité de laquelle, il n'y a eû, dans le tems, qu'une voix dans la Commission centrale.

Dèsabusé par les explications de Monsier le Commissaire spécial de Prusse, je vois que c'est pourtant une *Interprétation extensive* des dits termes de l'acte de Vienne, que renferme la proposition du § 1. du projet, d'y substituer les termes »*jusqu'en pleine mer.*«

Les termes en question (»jusqu'à la mer«) font partie du passage suivant de l'art. 1r de l'acte de Vienne:

»La navigation dans tout le cours du Rhin, *du point*, »*où il devient navigable*, *jusqu'à la mer*, soit en descendant, »soit en rémontant, sera entièrement libre etc. etc.

Le sens en est manifeste; il y s'agit d'une navigation fluviale, de la navigation du Rhin et les mots souslignés doivent déterminer le cours du fleuve, de la navigation duquel il est question; le mot *du* doit marquer le point, où ce cours commence et le mot *jusque* celui, où il finit; c'est la circonscription ordinaire du cours des fleuves, qui s'embouchent dans la mer, que l'acte de Vienne a empruntée, pour déterminer, pas tout à fait exactement, le cours du Rhin, de la navigation du quel il allait s'occuper.

Mais supposé, que le sens du passage suscité ne fût pas, sous le rapport des termes »jusqu'à la mer« tellement manifeste, que la prémière maxime générale sur l'interprètation

»qu'il n'est pas permis d'interprèter ce qui n'a pas besoin d'in-»terprètation«

dût ici trouver son application, qu'il fallût au contraire tendre à dècouvrir, par la voie de l'interprêtation, si la pensée des auteurs de l'acte de Vienne, en employant les termes »jusqu'à la mer« a été, de traiter d'une navigation purement fluviale ou de l'étendre, d'après l'interprêtation du § 1. du Projet »jusqu'en pleine mer«, alors il y aurait encore lieu à l'application de cette autre maxime générale sur l'interprêtation: *que l'auteur d'un acte étant le meilleur interprète de lui même, on doit interprèter ses expressions obscures où équivoques de manière, qu'elles s'accordent avec les termes plus clairs, dont il a usé ailleurs, dans le même acte et sur la même matière.*

Et voici l'interprêtation, que les meilleurs interprêtes de l'acte de Vienne, les auteurs eux mêmes, ont donnée sur le sens des termes »jusqu'à la mer« par d'autres termes plus clairs:

Dans l'article 1[r] de cet acte ils dèterminent »tout le cours du Rhin« par le mots: du point où il devient navigable *jusqu'à la mer;*

Et dans l'art. 19. du même acte ils definissent le même objet, c'est à dire, *»tout le cours du Rhin«* par les mots: du point où il devient navigable *jusqu'à son embouchure dans la mer*, preuve, que *jusqu'à la mer*, est synonime avec *jusqu'à son embouchure dans la mer*; que donc la vraie signification de »jusqu'à la mer« si elle pouvait être sujette à doute, se trouve déterminée par l'expression plus claire de »jusqu'à son embouchure dans la mer«; que les auteurs de l'acte de Vienne ont par conséquent entendû traiter, en s'occupant de la navigaton du Rhin, d'une navigation purement fluviale, qui cesse à l'embouchure du fleuve.

Cette interprétation des auteurs eux mêmes des termes »jusqu'à la mer« ***par d'autres termes plus clairs dans le même acte*** n'admet point d'autre interprétation, que t'on prétend fonder ***sur la raison de l'acte***, espèce d'interprétation, à laquelle, d'après les principes sur la matière, il n'est permis de récourir, que si, en cas d'obscurité et de nécessitè d'interprêter, il ***ne reste***, pour connoitre le sens, ***d'autre moyen***, que de réchercher les vues de l'auteur ou la raison de l'acte; ce n'est qu'àlors, qu'on peut récourir aux conjectures et, au defaut de certitude, recevoir pour vrai, ce qui est le plus probable.

»C'est un abus dangereux, dit de Vattel, que d'aller sans nécés-»sité chercher des raisons, des vues, pour détourner, resserrer ou »étendre le sens d'un acte assez clair en lui-même et qui ne pré-»sente rien d'absurde, c'est pecher contre cette maxime incontestable, »qu'il n'est pas permis d'interpréter, ce qui n'a pas besoin d'inter-»prétation. Aller chercher ailleurs des conjectures, dit le même »publiciste, pour restreindre ou étendre le sens, qu'un acte présente »*naturellement*, c'est vouloir l'éluder.«

C'est donc aussi la dite interprêtation autentique et irrécusable des auteurs de l'acte de Vienne eux mêmes, qui répousse *l'interprétation extensive*, qn'on prétend prendre *de la raison de l'acte*, et que renferme le §. 1. du projet de Réglement en proposant de substituer aux termes »*jusqu' à la mer*« les mots »*jusqu' en pleine mer*« et qui, au lieu de borner le cours du Rhin *à son embouchure*, ainsi que le fait l'interpretation des auteurs de l'acte, ferait entrer dans ce cours encore la distance *au de la de l'embouchure* jusqu' en pleine mer, étendrait ainsi *indifiniment* le cours du fleuve et créérait, pour ainsi dire, un nouveau Rhin-mer, et une navigation fluviale-maritime.

C'est encore la dite interprêtation des auteurs de l'acte de Vienne, qui, en n'admettant point l'interprêtation contraire et extensive du §. 1. du Projet de Réglement, m'autorise à me dispenser de suivre

M^{r} le Commissaire spécial de Prusse dans sa récherche des vues et raisons, dans ses conjectures, dans son énumération des sacrifices, que la Convention de 1804 doit déjà avoir faits (et dont, selon lui, *l'accroissement* du commerce du Rhin depuis cette époque donnerait la mesure) et que les autres Etats riverains et la Prusse en particulier ont promis à Vienne d'augmenter encore considérablement; c'est encore la dite interprêtation des auteurs eux-mêmes de l'acte de Vienne, qui me dispense de m'étendre sur la commparaison, que fait M^{r} le Commisaire spécial de Prusse, des sacrifices et avantages, et sur sa récherche de l'équilibre entre les avantages, que les Etats riverains respectifs pourront rétirer de l'exécution de l'acte de Vienne et de faire, de mon coté, des récherches sur la valeur de tous ces élemens d'une interprétation extensive et prétendue prise de la raison de l'acte, qui, comme il a été observé, doit, en tout cas, plier devant celle, que les auteurs de l'acte de Vienne ont eux mêmes donnée des termes jusqu' à la mer. Je me bornerai donc à observer, à propos des sacrifices, que ce qui a l'apparence d'un sacrifice, n'est souvent, que le résultat d'une juste égalisation, que, si, selon M^{r} le Commissaire spécial de Prusse, *l'accroissement* du Commerce doit donner la mesure de certains sacrifices, il donne aussi la mesure de leur compensation; que si la nouvelle répartition du tarif, d'après les distances, en conséquence de l'introduction de la perception partielle au lieu dela perception commune, qui eût dû avoir lieu depuis long-tems, diminuera la récette des bureaux d'octroi du Bas-Rhin de 700000 par an, ces 700000 francs seront récouvrés en partie par les bureaux du Rhin supérieur et que le deficit, qui pourra rester sur les dits 700000 francs, comme èffet de la moindre fréquence de la navigation sur le Rhin supérieur, ne peut être régardé comme une diminution de recette, qu' éprouvera *la Prusse seule*, mais qu' éprouveront les Etats riverains intéréssés dans la communauté actuelle des récettes des droits d'octroi, qu' enfin les Pays-

bas appréciant duement les sacrifices réels, que les co-contractans feront, en exécution de l'acte de Vienne, sur l'autel de la prospérité de la navigation et du commerce du Rhin, ne resteront pas en arrière de faire également ceux, que l'acte de Vienne leur impose et d'y ajouter encore, si le bien être commun de la navigation du Rhin le demande et que les intérêts généraux de l'Etat ne s'y opposeront pas.

Ce qui me permet d'autant plus de me dispenser d'entrer en détail sur le reste des considérations, que présente la dictée de Mr. le Commissaire spécial de Prusse au dernier protocole, c'est qu'on y retrouve, chose inévitable dans une matière épuisée, tantôt les considérations déjà consignées aux protocoles antérieurs de la Commission centrale ensemble avec mes répliques, tantôt les considérations présentées au Ministére de Prusse par la Chambre de commerce de Cologne dans un memoire, imprimé en 1819, sur la question:

» Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn?

memoire, dont la réfutation victorieuse, de laquelle j'ai à remercier Mr. mon très honoré Collégue de Nassau, se trouve déposée au protocole de la Commssion centrale du 3. Decembre 1819 N°. 160 et à laquelle, par rapport à ce que Mr le Comre. spécial de Prusse prétend inférer du Décrêt français du 21 Octobre 1811, je crois nécessaire d'ajouser, que ce Décrêt n'avait pour objet, que la navigation des branches du Rhin sans s'occuper de la navigation maritime, que son tarif des droits de navigation ne s'étendait que jusqu'aux ports d'Amsterdam, Rotterdam, Dordtrecht, puisque, observe l'ancien Directeur général de l'octroi de navigation du Rhin, Mr. Eichhoff, dans son ouvage imprimé: » Topographisch-Statistische Darstellung des Rheins « on considérait avec raison, comme navigation maritime, la navigation d'aval à partir des dits ports maritimes; que d'ailleurs, dans ce tems là, les Hollandais et les habitans de la rive gauche

du Rhin étaient sujets du même empire et qu'enfin le décrêt en question fût déjà aboli le 25 Mars 1814 par le Prince Souverain des Pays-bas, par conséquent avant la paix de Paris, qui se date du 30 Mai 1814.

Je crois devoir faire remarquer encore en passant, que *l'argumentation*, où Mr. le Commissaire Spécial de Prusse invoque le silence même, que l'acte de Vienne garde absolument au sujet des droits maritimes des Pays-bas, comme un argument en faveur de l'interprêtation extensive des termes »jusqu'à la mer« par ceux »jusqu'en pleine mer« fait *un cercle vicieux*, en supposant tacitement comme demontré et donnant pour preuve *ce* qu'il s'attache à prouver, c'est à dire, la justeese de la dite interprêtation extensive de la pensée des auteurs de l'acte de Vienne.

Envisagé sous le point de vûe de l'interprêtation de ces derniers par »jusqu'à l'embouchure« ce silence au sujet des droits maritimes compléte au contraire la preuve, que cet acte ne s'est occupé que de la navigation fluviale et ne contient rien de dérogatoire à l'application des principes du droit des gens rélativement au domaine maritime des Pays-bas.

Delà aussi le silence de Mr le Plénipotentiaire des Pays-bas au Congrès de Vienne, qui certainement n'aurait pas consenti à l'art 1. de l'acte de Vienne; si les auteurs avaient voulû y attacher le sens que lui donne le § 1. du projet lequel aurait non seulement blessé les interêts, mais sapé les fondamens de l'existence politique des Pays-bas, presqu'au moment même, où, grace à l'élan national, appuyé généreusement depuis par les Puissances alliées, ils venaient de récouvrer leur indépendance et de deployer, sous la conduite valereuse de leurs Princes, leurs moyens pour la cause commune. C'est pour la dite raison, que le Plénipotentiaire des Pays-bas à Vienne a aussi peu été dans le cas, de faire une réserve à l'égard des droits, qui furent laissés intacts, que la Commission centrale,

chargée de confectionner en conséquence du dit acte un réglement essentiellement fluvial, est dans le cas, ainsi qu'elle l'a réconnu elle même dans le tems, de s'occuper de ces Droits maritimes, objet absolument étranger à sa mission et au but d'une négociation, qui ne doit concerner que la question fluviale.

La récherche, que M^{r}. le Commissaire Spécial de Prusse a faite sur l'équilibre des avantages qui doivent profluer pour les Etats riverains respectifs de l'accomplissement des obligations contractées par l'acte de Vienne et sur leur prépondérance en faveur des Pays-bas, m'engage à ajouter encore les observations ci après:

Il n'appartient pas aux membres d'une societé, où chacun fournit sa mise déterminée, de faire le compte *des* et de demander part *dans les* benefices, qu'un associé fait, en son particulier et en dehors de la societé, en faisant valoir une autre partie de ses fonds.

Les Pays-bas, comme Etat coriverain du Rhin, ont apporté à la grande communauté des Etats riverains de ce fleuve, qui fût créée à Vienne, ce que chacun d'eux y a apporté et *qui a été mutuellement accepté*, *savoir*, l'usage commun de la partie du fleuve, qui parcourt leur territoire; les Pays-bas sont de plus préts à augmenter la valeur de leur part contributive; car la concession du Waal au lieu du Leck, bien qu'elle ne soit pas précisément pour la Prusse (eû égard aux articles conclûs à Vienne sur la navigation de la Meuse) une concession nouvelle, en est cependant une pour les autres Etats coriverains et est toujours pour la Prusse la concession d'une jouissance anticipée.

Mais pour cette raison aussi, fondés d'ailleurs sur les principes d'une juste réciprocité, les Pays-bas, comme Etat maritime, sont en droit de décliner la prétention du §. 1. et suivans du Projet de Reglement, à ce que les autres membres de la communauté fluviale aient aussi leur part dans les avantages, que les Pays-bas retirent en particulier de leur position maritime sous le double rapport du commerce et de la navigation maritime.

Et pourtant, quant aux avantages du commerce maritime, les Etats coriverains du Rhin et autres y participent réellement, à un certain dégré, depuis que la faveur du Transit, qui jadis n'était permis, que pour le Brabant et la Flandre, a été rendue générale, participation, qui depuis le commencement de l'année courante a été facilitée par un tarif trés modéré des droits de transit; et les législations de cette espèce ne sont pas d'une durée aussi éphémère, que M^r le Commisaire spécial de Prusse parait l'appréhender et qui, selon lui, mettrait le commerce hors d'état, d'établir d'avance ses calculs pour ses entreprises et speculations.

Mais, comme si l'on ignorait, que les avantages, que les Pays-bas rétirent de leur position maritime sont le prix d'une lutte continuelle contre les flots de la mer du Nord et achetés par des sacrifices énormes, qui se renouvellent annuellement, le Projet de Réglement demande une participation pleine et entière des Etats coriverains du Rhin à ces avantages, sans participation aux charges; il prétend à jouir des fruits, sans contribuer aux frais d'une culture dispendieuse, en demandant, comme il le fait, un transit illimité et affranchi de tout impôt par le domaine maritime des Pays-bas, avec part dans leur navigation maritime.

Je me résume, en déclinant, fondé sur l'interprêtation allèguée des auteurs de l'acte de Vienne, l'acceptation des termes »jusqu'en pleine mer« et de ses conséquences, que le §. 1. du Projet du Réglement propose de substituer, à titre d'interprêtation extensive, aux termes »jusqu' à la mer« de l'art. 1^r de l'acte de Vienne, lesquels, d'après la dite interprêtation des auteurs de l'acte, ne signifient autre chose, que »*jusqu' à l'embouchure dans la mer*« et prouvent ainsi, qu'il ne s'agit dans le dit acte, que d'une navigation purement fluviale, qui cesse là où le fleuve finit.

Du reste, il n'est pas à méconnoitre, que la signification littérale des termes »jusqu' à *son* embouchure *dans la mer*« ne saurait

s'appliquer rigoureusement au cours du *Rhin.* Il a déjà été observé plus haut, que pour désigner le cours du Rhin, l'acte de Vienne a emprunté la circonscription ordinaire du cours des fleuves, qui s'embouchent dans la mer.

Mais le *Leck*, qu'on était convenû à Vienne de considérer seul comme *continuation du Rhin*, ne s'embouche pas *dans* la mer, il s'embouche dans *la Meuse.*

Il y aurait donc peut-être ici lieu à appliquer la maxime, qui autorise des interprétations restrictives, savoir:

» si le sujet ou la matière, dont il s'agit, ne comporte point que » les termes d'une disposition soient pris dans toute leur étendue, » il faut en resserrer le sens, suivant que le sujet le demande. «

C'est pour éviter toute difficulté à cet égard, que j'ai fait, dans mon vote sur le §. 1. du Projet, des propositions tendantes à mettre la navigation du Rhin, sur les trois points les plus avantageux, en communication directe avec la navigation maritime, en la conduisant dans les ports maritimes d'Amsterdam, de Rotterdam et Dordtrecht.

Ce n'est aussi, que depuis Bâle jusqu' à ces ports maritimes, que le Projet de Réglement lui même, après avoir dit §. 4, que tout individu exerçant la navigation sur le Rhin sera tenu de payer depuis Bâle jusqu' à la mer un droit de reconnaissance et un droit sur le chargement, étend le tarif de ce dernier droit, annexé au §. 6.

Je me réfère donc en général à mon vote sur le §. 1r du Projet.

Cependant, comme dans sa replique à mon dit vote, laquelle d'ailleurs, si je ne m'abuse pas, laise entrevoir des germes d'un rapprochement possible, Monsieur le Commissaire Spécial de Prusse sort du cercle de la discussion du §. 1. qui n'a pour objet, que la question de savoir, ce qui est à entendre dans le Réglement sous le mot Rhin et qu'en entamant l'objet du §. 2. du Projet, pour emprunter de la matière, qui y est traitée, des considérations en faveur de l'interprêtation inadmissible du §. 1. des termes » jusqu' à la

mer, « il s'appesantit sur le sort de la libre navigation du Rhin, sous le rapport du commerce, si les Pays-bas conservent le droit, de préscrire à l'embouchure du fleuve les conditions sous lesquelles les marchandises peuvent entrer ou sortir, c'est à dire, si, pour exprimer la chose plus exactement, les Pays-bas conservent l'exercice de leurs droits maritimes à l'égard des marchandises, destinées à transiter par leur domaine maritime; j'ai jugé à propos, pour completter ma réplique aux observations de Monsieur le Commissaire Spécial de Prusse, d'anticiper également sur la discussion du §. 2. du Projet, en communiquant dès à présent mes reflexions et mon vote y relatifs.

Ad §. 2. du Projet

(*Art. 1. de l'acte de Vienne*) L'art. 1. de l'acte de Vienne, auquel le §. 2. du projet se rapporte encore, est ainsi conçu:

» La navigation dans tout le cours du Rhin, du point,
» où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant,
» soit en remontant, sera entièrement libre et ne pourra sous
» le rapport du commerce, être interdite à personne, en se
» conformant toute fois aux réglemens, qui seront arrêtés pour
» la police d'une maniere uniforme pour tous et aussi favorable
» que possible au commerce de toutes les nations. «

Le sens de cette stipulation se trouve éclairci par le § 5. du procès-verbal de la 7 séance du Comité du Congrès pour la libre navigation des fleuves, dont il résulte, que tout en admettant le commerce des *Etats riverains* et *non-riverains* à la jouissance de l'avantage, qu'à l'égard d'autres routes dans la même direction, le Rhin, comme route *navigable* et *libre*, offre pour le transport de marchandises; les auteurs de l'acte de Vienne ont cependant entendû reserver le droit *de faire ce transport*, *d'exercer la navigation du Rhin*, aux sujets des *Etats riverains* seuls, en déclinant la proposition du Ministre d'Angleterre, faite déjà dans la 2 Seance

de la dite Commission »d'ètendre la liberté de la navigation à toutes les nations«, sauf toute fois ce, qui par exception et sous condition de réciprocité, a été expressément et ultérieurement stipulé en faveur des sujets des Etats riverains des confluens.

La rédaction du § 2. du projet semble ne pas répondre entièrement ou du moins non pas avec la clarté désirable à ce sens, que les auteurs de l'acte de Vienne ont attaché, sous ce rapport, à son article 1er.

Les termes de cette rédaction:

»La navigation du Rhin (ou bien aussi »le Rhin«) considéré comme route commerciale sera libre en aval et en amont »pour tous les Etats (riverains?) *et pour toutes les nations* AINSI »QUE pour le passage de marchandises de tout genre sans distinction«

dans leur liaison avec la rédaction du § 1. et quelques autres §§ du Projet, pourraient être interprêtés, comme accordant le droit de navigation sur le Rhin non seulement aux sujets des Etats riverains, mais aussi indistinctement à ceux de tout autre Etat non riverain.

Je suis sans doute d'accord sur le principe, que le Rhin (dans le sens de mon vote sur la signification de ce mot ad § 1. du Projet) considéré comme route commerciale, doit être libre pour le passage de marchandises de tout genre sans distinction.

Mais le cas excepté, où une cargaison de marchandises, arrivée par un confluent sur le Rhin, entrerait dans un autre confluent, les marchandises ne peuvent arriver sur la route navigable et libre du Rhin et la quitter, qu'en empruntant le *territoire adjacent au Rhin* de l'un ou de l'autre Etat riverain, pour ne pas parler de territoires situés plus en arrière; et pour avoir stipulé, que *la navigation du Rhin* ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, pour avoir rendû *libre la route fluviale du*

Rhin, l'acte de Vienne ne dit pas, que *le passage sur les territoires adjacents* au Rhin, moins encore sur ceux situés plus en arrière, sera libre aussi; cet acte n'a pas également rendu libres les routes, qui, *dans tous les sens* et *non seulement* à l'embouchure, aboutissent à la route libre du Rhin, à l'exception toute fois des dits confluens, auxquels la même liberté a été *expressement* étendûe. Il en resulte, que l'usage de la faculté, que les auteurs de l'acte de Vienne ont accordée tant au commerce des Etats riverains, qu'à celui des Etats non riverains, de se servir, pour le transport de marchandises, de la route navigable et libre du Rhin, est indirectement dépendant *des* et pourra se trouver limité, à l'égard de certaines marchandises, *par* les dispositions législatives sur l'importation et l'exportation ou le transit, qui sont ou peuvent être mises en vigueur rélativement *aux territoires adjacents au Rhin* des Etats riverains, hors de la portée du Réglement futur, et sur les territoires situés plus en arriére du Rhin, que les marchandises ont à traverser, pour arriver sur le Rhin ou pour arriver à leur destination, après avoir quitté la route libre de ce fleuve.

Si p. e. *l'Etat riverain* A a prohibé ou chargé de droits équivalents à la prohibition l'importation du sel raffiné de *l'Etat riverain* B, des vins de *l'Etat riverain* C, le commerce de ces *Etats riverains*, bien que le Rhin, considéré comme route commerciale, ait été déclaré libre pour le transport de marchandises de tout genre sans exception, ne peut pas profiter de cette liberté pour les dits articles et pour les dites destinations.

Mais restons au transit. Si p. e. *l'Etat riverain* A a prohibé le transit *par son territoire adjacent au Rhin* de certains articles de marchandises, qui doivent cependant emprunter ce territoire, en quittant la route libre du Rhin, pour arriver dans *l'Etat non riverain* D; le commerce de *l'Etat riverain* E ou de *l'Etat non riverain* F, qui voudrait en expédier pour le dit *Etat non riverain*

D doit renoncer à se servir à cet effet de la route libre du Rhin, puisque les marchandises ne pourraient pas continuer leur route en transit par le territoire adjacent au Rhin de *l'Etat riverain* A.

Cependant le droit de *l'Ftat riverain* A, de prohiber, dans les cas donnés, l'importation ou le Transit ne saurait être révoqué en doute. Car les Etats riverains, bien qu'ils aient sacrifié, quant au Rhin, une partie de leurs droits de souveraineté, restent maitres de faire, sur leurs *territoirs adjacents au Rhin*, ce qu'ils jugeront convenable sous le rapport de leurs douanes et les Pays-bas ne le sont pas moins pour ce qui concerne leur territoire adjacent au Rhin, soit terre, soit mer.

Ce n'est pas là, quant au domaine maritime, une nouvelle doctrine, comme Mr. le Commissaire special de Prusse se plait à le qualifier dans ses observations sur mon vote ad § 1. du projet de Réglement,. C'est la doctrine du droit des Gens, du droit maritime, qui en fait une partie intéressante.

» Une nation, dit de Vattel, peut s'approprier les choses, » dont l'usage libre et commun lui serait nuisible ou dangereux; c'est » une des raisons, pour laquelle les puissances étendent leur domi- » nation sur la mer, le long des côtes, aussi loin, qu'elles peuvent » protéger leur droit etc. etc. «

» Aujourd'hui, « continue ce publiciste, » tout l'espace de mer, » qui est à la portée du canon le long des côtes, est régardé comme » *faisant partie du territoire* etc.

» Ces parties de la mer sont de la jurisdiction, *du territoire* de » la nation, le souverain y commande, il donne les loix et peut » réprimer ceux, qui les violent, en un mot, il y a tous les mêmes » droits, qui lui appartiennent *sur sa terre* et en général tous ceux, » que la loi de l'Etat lui donne.

» Les ports et havres sont manifestement une dépendance et une » partie même du pays et parconséquent ils appartiennent en propre

» à la nation. On peut leur appliquer, quant aux effets du domaine » et de l'empire, tout ce qui *se dit de la terre même.*

Et comme Mr. le Commissaire spécial de Prusse croit, que ce qu'il a qualifié de nouvelle doctrine et qui n'est que la doctrine du droit des Gens, trouverait difficilement accueil dans un Congrès des Cabinets Européens, je me permettrai de citer, pour memoire seulement, un passage du protocole des conférences de Chatillon sur Seine (séance du 4 Fevier 1814) qui se trouve imprimé dans un ouvrage publié en 1823.

Le voici:

» Les plénipotentiaires des Cours alliées déclarent ensuite, que » *les Cours alliées adhérent* à la déclaration du Gouvernement Bri- » tannique, portant:

» que toute discussion sur le code maritime serait contraire aux » usages observés jusqu'ici dans les négociations de la nature de » la présente; que la Grande-Brétagne *ne demande aux autres* » *Nations*, ni le leur accorde aucune concession, rélativement » à des droits, qu'elle régarde comme réciproquement obligatoires » et de nature à ne devoir être réglés que par le *Droit des Gens*, » excepté là, où ces mêmes droits ont été modifiés par des Con- » ventions spéciales entre des Etats particuliers. «

Aussi, la Commission centrale dans toutes les occasions, où il a été question des droits maritimes des Pays-bas, non seulement n'a pas méconnû ces droits, mais elle a continuellement secondé les efforts du Commissaire des Pays-bas à empêcher, que cet objet étranger à sa mission ne detournât de son bût une négociation, qui n'a à s'occuper que de la question de la navigation du Rhin.

(voir, entr'autres, la Conclusion de la Commission centrale du 11. Nov. 1817, l'insertion présidiale de Mr. le Commissaire de Bavière au protocole du 5. Mars 1819, l'insertion présidiale du Commissaire de Nassau au protocole du 6. Août 1819 etc. etc.)

Mais quoique, ainsi que je l'ai établi ci-dessus, chaque Etat riverain ait conservé le droit incontestable, de régler, à son gré, son système des douanes à l'égard de *son territoire adjacent* au fleuve et que les Pays-bas puissent se prévaloir du même droit à l'égard de *leur domaine maritime*; celà n'empêche pas de réconnôitre, que l'intérêt commun du commerce et de la navigation du Rhin demande, que les Etats riverains usent du dit droit, sous le rapport du transit, avec la circonspection et la modération nécessaire, pour que les transports de marchandises ne soient pas detournés du Rhin et forcés à chercher d'autres routes.

Telle fût aussi la tendance des désirs, que la Commission centrale avait énoncés le 11. Nov. 1817 rélativement au transit des marchandises par le domaine maritime des Pays-bas, en avouant toute fois, qu'à ce point ne devait point s'accrocher la confection du nouveau Reglement pour la navigation du Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer (bis an die See).

Le nouveau système d'impositions des Pays-bas, en vigueur depuis le commencement de cette année, a repondû autant que possible à des désirs, qui se sont trouvés en concordance avec le besoin senti, de soumettre à une révision le système antérieur: le commerce et la navigation du Rhin en ont déjà cueilli les premiers fruits.

D'après les états de mouvement de la navigation et de récettes des bureaux de perception des droits d'octroi, les ports d'Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht et Utrecht ont expédié pour le port de Cologne seul, pendant les mois de Mars, Avril, Mai, Juin, et Juillet, près de 300000 Quintaux de marchandises et le produit des droits de navigation sur le Rhin au dessus de Lobith pendant les sept premiers mois de cette année, excède pour la navigation d'amont, de près de 105955 francs le produit pendant le même espace de tems de l'année passée, el la navigation d'aval présente de même une différence en plus de 99740 francs, en total une différence en plus de 205695 francs.

Ces résultats généraux et satisfésans sont faits pour tranquilliser des appréhensions vagues et chimèriques au sujet de l'exercice des droits maritimes des Pays-bas, intéressés, à un dégré éminent, à la prospérité du commerce et de la navigation du Rhin; ils font voir, que bien loin d'être entravé ou forcé à chercher d'autres directions, le commerce du Rhin a pris un nouvel essor depuis l'introduction du nouveau système d'impositions des Pays-bas.

Ce sont encore ces résultats généraux et satisfésans, que j'oppose aux réflexions de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse au sujet de quelques articles du Tarif des droits d'entrée, de sortie et de transit, actuellement en vigueur dans les Pays-bas.

En rapportant, comme il le fait, *au passage sur le Rhin* les droits de douanes, que les articles cités par lui ont à payer et en chargeant de ces impots le compte des frais de la navigation du Rhin dans les Pays-bas, il a probablement eû en vue le Rhin, tel que le § 1. du projet le définit, *le Rhin prolongé sur le domaine maritime des Pays-bas;* tandis que dans ses calculs comparatifs il parait prendre le Rhin des Pays-bas sur une échelle moins grande.

Du reste il serait bien hors de propos d'entrer ici en discussion sur les tarifs de douanes respectifs; mais n'est-il pas singuliérement étrange, que Monsieur le Commissaire spécial de Prusse se récrie contre la prohibition du transit des sels raffinés étrangers par le territoire des Pays-bas, tandis que (abstractiou faite de l'exportation libre des sels raffinés des Pays-bas) le tarif des Douanes prussiennes a prohibé l'importation de ces sels.

Revenant à la rédaction du § 2. du projet, il parait, qu'envisagée sous le point de vue des observations ci dessus, cette rédaction:

»le Rhin, considéré comme route commerciale sera libre
»pour le passage de marchandises de tout genre sans dis-
»tinction«

que le dit § propose de substituer aux *termes générauz* de l'art. 1. de l'acte de Vienne:

» la navigation du Rhin ne pourra, *sous le rapport du commer-*
» *ce*, être interdite à personne

pourrait plus facilement donner lieu à des mal entendus, qu'il importe de prevenir autant que posible.

Il parait donc préférable, sous tous les rapports, de s'en tenir simplement aux termes de l'art: 1er de l'acte de Vienne

» La navigation du Rhin sera entièrement libre et ne pourra
» sous le rapport du commerce, être interdite à persònne, en
» se conformant etc.

qui se trouvent appuyés, comme il vient d'être dit, d'explications des auteurs eux mêmes de cet acte, qui éclaircissent leur véritable pensée et dont, quant *au droit d'exercer la navigation*, il devra être fait usage au titre du Réglement, qui traite de cette matière. —

Da keiner von den übrigen Herrn Bevollmächtigten für den Augenblick eine Insertion zu machen hatte; so wurde das gegenwärtige Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahre, wie oben.

Gezeichnet: Büchler,
» von Nau,
» Engelhardt,
» Pietsch,
» von Rössler,
» Bourcourd,
» Delius,

Für gleichlautende Fxpedition,
Der zeitliche Präsident der Central-Commission,

v. ROESSLER.

Vidit HERMANN.

293tes Separat-Protocoll vom 10. September 1823. §. 1.

Baiern. Die vorstehenden Abstimmungen über den Sinn des ersten Artikels der Wiener-Convention beschränken mehr oder minder das Seerecht an den Mündungen des Rheins. In *unumschränkter* Beziehung erkennen alle Abgeordnete dessen Nachtheil für den freien Handel.

Werden die seit einigen Jahren eingetretenen Handelsverhältnisse zwischen den französischen Seehäfen und den südlich teutschen Provinzen, nebst der Schweiz, erwogen; so wird man die Ueberzeugung erhalten, dass der niederländische Seezoll, welcher im Allgemeinen höher steht, als die über den ganzen conventionnellen Rhein bis Strasburg vertheilte Octroi Gebühr, den französischen Handel sehr befördern muss, — in dem Maasse, wie der Seezoll mit der Octroi-Gebühr die Wassertransporte von den niederländischen Häfen nach Strasburg belastet. — Wird endlich der Rhone-Kanal eröffnet seyn, so steht Strasburg in unmittelbarer Wasser-Verbindung mit dem Mittelmeer; dann können wir versichert seyn, dass auf dieser Wasserstrasse eine noch weit grössere Concurrenz mit dem Handel der Niederländischen Seehäfen über den Rhein entsteht. Das Königreich der Niederlande wird dann keinen so grossen Werth mehr, auf sein *unbeschränktes* Seerecht legen; besonders wenn auch noch über die Ems und Lippe, zunächst an seiner Seite, der Rhein neue Handels-Zuflüsse erhalten wird.

Wären diese Verhältnisse jezt schon so *vollkommen* eingetreten, wie sie die Folge erwarten lässt, so würde der Herr Bevollmächtigte der Niederlande auch weniger um die Auslegung der Worte des ersten Artikels des Wiener-Tractats besorgt seyn, und es würde den Niederlanden vielleicht kein Dienst seyn, wenn man behaupten wollte, sie könnten sich dieses Rechts wohl NIE in seinem ganzen Umfange begeben.

Da hier vielmehr die Sache dem Wort, als das Wort der Sache, den *Sinn* abgewinnen muss, so abstrahire ich von dem Wortstreit der das Recht bis *in* das Meer oder bis *an* das Meer bedingen soll, und beschränke mich blos auf den einfachen Beweis:

Dass wenn den Uferstaaten des Rheins mittelst des Seerechts der Niederlande, die Freiheit versagt seyn soll, ihre Producte und Erzeugnisse *ohngehindert* und *ohne besondere Erschwernisse zum Meer* zu bringen, — der Wiener-Tractat einzig und allein zu Gunsten der Niederlanden besteht, und alle gleichheit unter den allerhöchsten und höchsten Contrahenten, zum äussersten Nachtheile ihrer Unterthanen aufgehoben ist.

Mit andern Worten heisst dieses so viel, als:

Wenn die Regierung der Niederlande sich nicht durch den Traktat von Wien des Seerechts gegen die rheinischen Uferstaaten, *in der Art und unter denen Beziehungen*, begeben hat, wie die letztern sich des Stromrechts gegen einander und folglich auch gegen die Niederlanden begeben haben; so ist zum Nachtheile aller übrigen Rheinländer der Handel und die Schifffahrt des Rheins den Niederlanden übergeben.

Bei Untersuchung des höchsten Ziels, das durch den Rheinschifffahrts-Vertrag erreicht werden sollte, kann das Resultat nur in der erleichterten Schifffahrt zur Beförderung des gegenseitigen Handels-Verkehrs bestehen.

Wenn alle Uferstaaten diesen Zweck erreichen, wird dem Vollzuge des Tractats nichts im Wege stehen.

Das Königreich der Niederlande erreicht ihn dadurch, dass ihm der Rhein und dessen grosse Verzweigungen für seine Schifffahrt bis an den Endpunkt seiner Schiffbarkeit offen stehen. Der Handel der Niederlande geht auf dem Rhein mit etwa 30,000,000 fl. Capital-Werth jährlich aufwärts. Die übrigen Uferstaaten erreichen ihn, wenn die Schifffahrt bis zum Meer aufgeschlossen wird. Der Han-

del der übrigen Staaten von kaum dem $\frac{1}{5}$ obiger Summe geht abwärts, und beschränkt sich allein auf die niederländischen Märkte.

Früher gieng die Schifffahrt der Niederländer nur bis Cölln; die der übrigen Uferstaaten nur auf bestimmte Stromstrecken, die beschränkt waren durch den Umschlagszwang von Mainz und Cölln.

Durch diese Anhaltspunkte wurden die Zwischenfahrten gebildet und der Schifferstand aller Uferstaaten trieb sein thätiges Gewerbe, das nur durch die überzählige Mehrheit der Schiffer unter diesen geschmälert wurde. Der freie Handel anderer Nationen über den Rhein war unbedeutend, weil die niederländischen Rechte ihn nach Willkühr beschränken konnten.

Soll nun jetzt noch bei der freien Fahrt der Niederländischen Schiffer, das Seerecht in *jenem alten Umfange* bestehen, so wird die Schifffahrt von allen übrigen Rheinstaaten nach den Königlich Niederländischen Seehäfen, dem Namen nach, erlaubt seyn, aber in der That nie in Ausübung gebracht werden können.

Die Entscheidung der Sache hängt einer Seits von der ganz einfachen Frage ab: wer wird künftig die oberrheinischen Güter am wohlfeilsten nach den Niederländischen Häfen bringen? Die Antwort ist natürlich: die holländischen Schiffe, die mit Waaren heraufkommen und sonst leer hinunter schwimmen müssten, — werden sie um die geringsten Preisse mitnehmen; — unsere Schiffe werden die Kosten, leer aufwärts zu fahren, nie in der Thalfahrt erübrigen.

Wenn es nun noch von der Willkühr der Niederlanden abhängen soll, bei dem Rechte, unsern Gütern den Eingang ins Land zu versagen, — diesen den Ausgang an der See zu erschweren oder gar zu verschliessen; was sollen unsere Schiffe mit unsern Waaren auf dem holländischen Rhein? wohin sollen sie einen Ausweeg finden? Was sollte die Absicht einer solchen Fahrt seyn?

Da aber die Niederländer einen Theil unserer Erzeugnisse zu weiterer Verarbeitung oder Verbrauch im Innern, wie bisher bedürfen, oder von da zu ihrem Handel über See wieder abgeben; so kann man erwiedern: dass der bisherige Absatz der Waare, im natürlichen Gange des gegenseitigen Verkehrs, doch nicht wesentlich geschmälert werde.

Allein kein Staat kann das Schicksal seines Handels *tractatenmässig* von der *Willkühr* einer andern Nation abhängig machen wollen. — Auch verträgt sich eine solche Beschränkung nicht mit der Freiheit des Handels aller Nationen über den Rhein. — Wie leicht ändern sich die Verhältnisse des Handels, durch nie vorher zu berechnende Umstände, im Grossen wie im Kleinen. — Gesetzt, es liege gegenwärtig nur ein geringer Seezoll auf einem oder dem andern unserer Artikel; Niederland bedürfe ihn aber jetzt zum innern Gebrauche seiner Fabriken, — von Aussen seye er gesucht, so darf nur der Seezoll erhöht werden, um den Markt für das Innere zu verbessern, und unsern Verdienst niederzudrücken.

Wenn gleich einer Handels-Nation kein Vorwurf gemacht werden kann, wenn sie diese und andere sich darbietende Umstände benuzt, um ihre commerzielle Verhältnisse zu erweitern; so kennt man doch keinen freiwillig geschlossenen Tractat, der solche Begünstigungen ohne dagegen verwilligte Vortheile zuliesse.

Baiern liefert den Niederlanden nur wenige Producte die über See gehen, allein zum allgemeinen Besten der teutschen Rhein- und anderer Länder an den Flüssen, die sich in den Rhein ergiessen, erkennt es die Pflicht, auf allen jenen Bestimmungen des Tractats zu bestehen, welche den freien Verkehr und die freie Schifffahrt über den Rhein bis zum Meere sichern, und die Gleichheit der Rechte der betheiligten Uferstaaten herstellen.

Die Aufhebung des holländischen Seerechts, *in so weit es in einer Linie mit dem Stromrecht steht*, kann allein eine Gleichstel-

lung der Verhältnisse bewirken. — So wie des letztern die conventionnellen Uferstaaten zu Gunsten der Niederlande sich begaben, so hat dieser Staat zum Vortheil des rheinischen Handels sich seines Seerechts begeben.

Nur auf diese Weise ist, unter gleicher Verzichtleistung, die Gleichheit der Souveränitäts-Rechte unter den sieben Rheinuferstaaten wieder hergestellt. — Nur unter dieser Bedingung kann der Handel für alle Nationen auf dem Rhein frei seyn, und nur unter dieser Beziehung geniesst die Schifffahrt auf dem ganzen Rhein für alle Uferstaaten gleiche Rechte.

Setze man den Fall, dass kein Tractat für die Rheinschifffahrt bestehe, so treten gleiche Souveränitäts-Rechte unter allen angränzenden Rheinstaaten ein. Was alsdann in den Niederlanden an den Mündungen der See, Seerecht heist, ist an jeder Rheingränze eines Uferstaats, das Stromrecht. — Jedem Souverain steht es frei, auf dieser Gränze die ein- oder durchgehenden Güter nach Gutfinden mit einer Abgabe zu belegen, oder den Durchgang völlig zu versagen. — Die Königliche Regierung der Niederlande hat, z. B. für den vordern Fall im Durchschnitt gewisse Procente, als Seezoll oder eingehende Rechte, aufgelegt, in so weit diese Auflage neben der Rhein-Octroi bisher noch vom Handel getragen werden konnte. Wenn nun jeder Souverain der sechs übrigen Rheinstaaten, an der Gränze seines Stromgebiets, eine gleiche Auflage erheben und willkührlich, wie die Niederlanden die Durchfuhr gewisser Güter gänzlich verbieten wollte, so würde bald die Rheinstrasse öde seyn. Die Uferstaaten hatten sich von jeher veranlasst gesehen, über das Auflage-System ein gemeinschaftliches Uebereinkommen zu treffen. — Man wird sich der alten Zoll-Capitel noch erinnern. — Die natürlichste Ausgleichung war, ein Maximum aller Erhebungen festzusetzen, und dieses nach dem Verhältniss der Uferlängen, zu theilen.

Die Wiener hohen Contrahenten haben, in dieser Art, Fürsorge getroffen; und bei dem Abgabe-System den Grundsatz festgestellt: dass, ausser der Octroi-Gebühr, irgend eine andere Abgabe niemals stattfinden könne, und dass der Handel durchaus frei seyn solle.

Man bestreitet also das Seerecht nicht. — Man stellt es nur in Paralelle mit dem von den übrigen Uferstaaten aufgegebenen Stromrecht, dem es in dieser Beziehung gleich ist. — Dessen haben sich alle Uferstaaten begeben, folglich konnte von einem niederländischen Seerechte in der Wiener-Convention keine Rede seyn.

Will aber der Königlich Niederländische Herr Abgeordnete jetzt noch von einem Seerecht, als einem eignen Reservate gegen die übrigen Rheinuferstaaten sprechen, so benimmt er dem Vertrag die einzig mögliche Gleichheit der Rechte, auf welche Basis sämmtliche Staaten nur einzig und allein contrahiren konnten.

Die Folge gienge aus dieser Behauptung und aus den hierüber erfolgten Abstimmungen hervor, dass man eine glückliche Vereinigung über den Vollzug des Tractats, oder die Vollendung eines definitiven Reglements, auch dermalen noch nicht erwarten könne; — und dass demnach ein Zustand auf dem Rhein eintreten könnte, der die Rheinuferstaaten aller Verbindlichkeiten gegen das Königreich der Niederlanden einstweilen entheben würde, wie diess in früheren Zeiten der Fall war. — Ob ein solches Verhältniss dem Handel der Niederlanden entspräche, — muss ich der einsichtsvollern Beurtheilung des Königlich Niederländischen Herrn Abgeordneten überlassen.

Wenn gleich vorauszusehen ist, dass die Schifffahrt des Ober- und Mittel-Rheins weniger bei dieser obwohl sehr unangenehmen Trennung leiden würde, als unter dem Zwang unbeschränkter Seerechte, so ist doch mein allerhöchster Hof bereit, zur unausgesetzten Erhaltung des allgemeinen Flors der Schifffahrt und des

Handels, so wie des gemeinschaftlichen Verbandes, jede Einrichtung zu genehmigen, welche, ohne Verletzung des Rheinschifffahrts-Vertrags, sich mit den *bestehenden gesetzlichen Einrichtungen* des Königreichs der Niederlanden vereinigen lässt. —

293tes Separat-Protocoll vom 10. September 1823. §. 2.

Preussen. Ich bin genöthiget, dem Ideengang zu folgen, den der Königlich Niederländische Herr Commissarius zur Widerlegung meiner im 290. Protocoll enthaltenen Abstimmung, gewählt hat; ich werde indessen jede zeitraubende Wiederholung des bereits Gesagten, welches meines Erachtens in ungeschwächter Kraft stehen bleibt, zu vermeiden suchen.

Zuförderst wird behauptet über die Unzulässigkeit der jetzt gewählten Deutung der Worte: »jusqu'à la mer« sei früher nur eine Stimme in der Central-Commission gewesen. Dies ist irrig und insonderheit hat Preussen nie eine andere Erklärung über den Sinn jener vielbesprochenen Worte abgeben lassen. — Wir können jedoch um so mehr darüber hinweg gehen, weil es völlig gleichgültig ist, welche Meinung vielleicht der eine oder der andere Commissarius gelegenheitlich zu einer Zeit geäussert hat, wo nur über *interimistische* Vereinbarungen vieles fruchtlos hin und her geredet, am Ende aber nichts beschlossen wurde. Erst jetzt sind wir zum erstenmale mit dem definitiv-Reglement beschäftiget, und es können nur die Willens-Erklärungen, so wie sie gegenwärtig erfolgen, ein Gegenstand unserer Verhandlungen seyn. — Es bedarf keiner Erwähnung, wie wenig die bereits vorliegenden Vota mit der Behauptung des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten übereinstimmen.

Ich soll ferner

um die gedachte Ausdrücke im Sinne des Preussischen Reglements-Entwurfs *künstlich* zu deuten, eine unstatthafte Entwickelung des

Zwecks und der Absicht des Vertrags versucht haben. — Dagegen habe ich den einfachen Wortsinn in Anspruch genommen, und *zugleich*, aus dem Zusammenhange des Vestrags, und aus der klar vorliegenden Absicht der hohen Contrahenten die Uebereinstimmung des Entwurfs mit dem 1. Artikel der Wiener-Congress-Acte nachgewiessen. — Die Cumulation der Beweise erhöhet die Ueberzeugung. — Im ganzen Verlaufe der früheren Verhandlungen, findet sich eben so wenig, als in den Gegenbemerkungen meines verehrten Herrn Collegen, eine Spur des Beweises, dass: »jusqu'à la mer,« nicht »bis ins Meer» heissen, und dass dieser Sinn sprachrichtig nur durch jusqués dans la mer ausgedrückt werden könne. — Wollte jemand eine zum freien Gebrauch offenstehende Landstrasse bezeichnen, und wählte z. B. die Ausdrücke: *la grande toute sera libre de Chatillon jusqu'à Paris*; so würde wohl jeder berechtigt seyn, anzunehmen, dass man auf diesem Weege bis *in* Paris gelangen könne. Nur die restrictive Bezeichnung: *jusqu'aux portes oder jusqu'aux barrières de Paris* dürfte die Besorgniss einer Thorsperre übrig lassen, — und dass die ungebräuchlichen und übellautenden Ausdrücke: *jusqués dans Paris*, in dem vorausgesetzten Falle einen schärfern Sinn gäben als: *jusqu'à Paris*, möchte schwerlich ein französischer Sprachlehrer eingestehen.

Wären die Redactoren des Wiener-Schifffahrts-Vertrags vertraut mit der Seerechtstheorie unseres niederländischen Herrn Collegen und geneigt gewesen, die Rheinfreiheit nach seiner Auslegung zu bestimmen: so hätten sie etwa sagen müssen:

der Rhein soll frei seyn bis an die Gränzlinie des niederländischen Seeterritoriums, — oder

der Rhein soll in seinem ganzen Laufe bis zur See frei seyn, vorbehaltlich der Befugniss auf Seite der Niederlande ihn vermöge des Seerechts durch Zölle oder Verbote an seinen Ausmündungen zu sperren. —

Der niederländische Herr Bevollmächtigte fühlt selbst: dass die oft erwähnten Ausdrücke, so wie sie allein dastehen, seiner Absicht nicht zusagen; er sieht sich daher, auf dem Interpretations-Wege, nach Paralellstellen um, und hier dient ihm der Art. 19, wo es statt *jusqu'à la mer* heisst: *jusqu'à son embouchure dans la mer.*

Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich der raschen Folgerung, dass nun auch die erste Stelle als gleichbedeutend mit der zweiten angenommen werden müsse, nicht beitreten kann.

Einmal ist im 19. Artikel nur von den aufzuhebenden Stapel- und Umschlagsrechten die Rede; auf diese lassen sich also natürlicher Weise nur die gewählten Ausdrücke beziehen, und *dafür* waren sie vollkommen hinreichend, weil über die Mündungen hinaus dergleichen Einrichtungen nicht bestanden. Gesetzt man hätte nur den Mainzer *Stapel* ausschliessen wollen: so wäre es für *solchen Zweck* und an *dieser Stelle* schon ausreichend gewesen, von der ungehinderten Befahrung des Rheins, thalwärts bis Biberich, und umgekehrt zu sprechen. — Wer aber hätte daraus wohl folgern mögen, dass nun auch der ersten Stelle gleiche Deutung gegeben; — also »*jusqu'à la mer*« in *jusqu'à Biberich* umgewendelt werden müsse?

Zum andern sind nach den Regeln der Interpretation die Nebenbestimmungen der Hauptbestimmung unterzuordnen, und mit ihr in Einklang zu bringen. — Die Rheinfreiheit, so wie sie der erste Artikel bezeichnet, steht an der Spitze des Vertrags, — sie bildet eine durch das Ganze unumstösslich fortlaufende Hauptgrundlage, der Art. 19. enthält nur subjungirte, aus dieser Grundlage selbst hervorgehende, Nebenbestimmungen. — Es wäre also, (wenn es darauf ankäme) die gezogene Schlussfolge nach den Grundsätzen der Auslegung und nach den Regeln einer gesunden Logik *umzukehren*; folglich das Besondere dem Allgemeinen unterzuordnen, und die

Stelle: »jusqu' a son embouchure« den Ausdrücken »jusqu' à la mer analog zu erklären. — Meines Erachtens kann jedoch, wenn jede dieser Stellen in der natürlichen Beziehung, worin sie vorkommt, aufgefasst wird, ein unbefangener Sinn nichts Widersprechendes und nichts Aufhebendes heraus finden. — Ist ein Schiff zu dem Punkte gelangt, wo der Rhein sich mit der See vereinigt hat, so kann es schon nicht mehr ausserhalb der letztern gedacht werden. — Es ist gewissermasen nur eine *mathematische* Scheidelinie denkbar.

Wollte man die Idee eines unfreien Gebiets (einer terra incognita im Sinne des Vertrags) an den Ausmündungen, festhalten: so würde der Sinn und die rechtlichen Folgen zu erwägen seyn, welche aus den besonderen Bestimmungen für die Schifffahrt des Nekkars, des Mains, der Mosel u. s. w. Art. 1 hervorgehen. Auch an die Mündungen dieser Flüsse würde, dem Rechte und den gewählten Ausdrücken nach, der Schlagbaum hingehören, womit die Ausmündung des Rheins bedroht wird.

Die angezogene Meinung eines berühmten Publizisten ist durchaus nicht geeignet, um die Ansicht derjenigen Uferstaaten, die in dem Art. 1 des Entwurfs den Sinn des ersten Artikels der Congress-Akte wiederfinden, zu widerlegen; sie redet ihr vielmehr das Wort. — Abgesehen von der einfachen Deutung der Ausdrücke, müsste der Vertrag (wie ich schon in meinem früheren Votum gezeigt habe) als ungereimt, als unnatürlich, und unbegreiflich erscheinen, folglich gerade das *Gegentheil* von dem seyn, was Vattel voraussetzt, wenn er so verstanden werden sollte, wie unser verehrter Herr College ihn verstanden wissen will.

Warum möchte ich im vorbeigehen fragen, — scheut sich derselbe vom Zweck und vom Geist des Vertrages mit uns zu reden? — Warum hat er von jeher entschiedene Abneigung gegen eine authentische Interpretation geäussert? — Läge nicht eben darin das zuverlässigste Mittel, siegreich aus den Schranken zu treten, wenn die

jetzt mit so vieler Zuversicht den hohen Contrahenten untergelegten Absichten die wahren wären?

Niemand kann die Grundidee der Convention von 1804 verkennen, den Transit der Uferstaaten sicher zu stellen und alle Zoll-Barieren, wie sie bis dahin in den einzelnen Flussgebieten bestanden hatten, hinwegzuräumen. — Diese Grund-Idee wurde durch den Wiener-Vertrag auf die Verbindung des Rheins mit der See, — im Gebiete der Niederlande, — übergetragen. — Mag man immerhin die Territorien künstlicherweise in 2 Abtheilungen, — in das Fluss- und in das Seegebiet spalten, die Grundidee des freien Transits darf nicht vernichtet werden. — Sie wird aber vernichtet, wenn Schiffe und Waaren zwar auf der einen Seite hinein, aber auf der andern Seite nicht wieder hinaus können. Ohne die Oeffnung zweier gegenüber stehender, und durch eine Land- oder Wasserstrasse verbundener Punkte an den *äussersten Gebietsgränzen* ist keine Durchfuhr denkbar.

Wenn Niederland sich berechtigt hält, den Ausgang in der Rheinverbindung seewärts nach Gutfinden zu versagen, oder willkührlich zu belasten: so steht es auch Preussen und jedem andern Uferstaate zu, gleiche Grundsätze auf die Behandlung der niederländischen Berggüter und Schiffe an den Gränzen seines Flussgebiets anzuwenden. — Souverainitäts-Rechte stehen den Souverainitäts-Rechten gegen über. — Die Entsagung muss gegenseitig; der Zweck muss beiderseitig erreichbar seyn. —

Unter den von dem niederländischen Herrn Commissarius beabsichtigten Einschränkungen hat selbst die Oeffnung der Thalfahrt für die Rheinuferstaaten nur einen höchst problematischen Werth, weil es von den unbestrittenen Hoheits Rechten der Niederländischen Regierung abhängt, unter welchen Bedingungen sie den Absatz oder die Niederlegung unserer Güter in ihrem Lande gestatten will. — Und die Möglichkeit Rückfrachten zu erhalten, kann unsern

Schiffern, für den Fall der Weigerung, nur einigermasen durch das Recht, weiter zu fahren, gesichert werden.

Ich habe in meiner vorhergehenden Abstimmung von den *überwiegenden* Vortheilen gesprochen, welche aus dem abzuschliessenden Vertrage für den niederländischen Handelsstaat hervorgehen würden; — aber ich habe nicht in Abrede gestellt, dass auch die übrigen Uferstaaten, — wiewohl in sehr untergeordnetem Verhältnisse, daran Theil nehmen würden. — Dass Preussen die 700000 francs jährlicher Einkünfte, deren der niederländische Herr Bevollmächtigte erwähnt, *allein* verlieren wird, ist von ihm selbst zugegeben, und es dürfte dieses Opfers daher wohl beiläufig gedacht werden. — Welchen Werth derselbe darauf für die Niederlande legt erhellt aus seinen frühern oft wiederholten dringenden Anträgen wegen der Tarifumlegung. — Uebrigens steht noch sehr dahin: ob die oberrheinischen Staaten selbst geneigt seyn werden, sich einen Theil dieses Opfers zuzueignen.

Wenn ich Dinge berührt habe, die schon in frühern Verhandlungen vorgekommen sind: so glaube ich am ersten auf die Nachsicht unseres verehrten Herrn Collegen von Niederland rechnen zu können; da er selbst hierzu Anlass gegeben, und sich jetzt wie früher gar oft in der nämlichen unangenehmen Lage befunden hat. Es wird mir, und ich glaube auch andern Theilnehmern an der Verhandlung höchst erwünscht seyn, wenn er festhält an der geäusserten Ansicht; — erschöpfte Materien ruhen zu lassen. — Wir können dann um so eher hoffen, auf dem Wege der freundlichen Vereinigung zusammen zu treffen. — Für jetzt muss ich noch auf einige Erwiederungen antworten, um den Anschein des Zugeständnisses zu vermeiden.

Aus dem von mir angeführten Decret vom 21. October 1811, soll rüchsichtlich der Seezölle gar nichts herzuleiten seyn. — Ich setze darauf keinen besondern Werth, weil der neueste Vertrag

hinreicht; — aber jenes Decret regulierte *alle* und *jede* Abgaben, die innerhalb des holländischen Gebiets erhoben werden sollten. — Es erwähnte der an den Flussmündungen, oder sonst wo zu erhebenden Seezölle mit keinem Worte, sondern bestimmte ausdrücklich im 42. Artikel:

» à partir du 1[er] Janvier 1812 tous *droits de péage*, toutes im-
» positions ou retributions, sous quelque dénomination, qu' ils
» soyent établis ou percûes, sont abolis « — u. s. w.

Ein auf diese Weise gebildeter Rechtszustand, konnte vor dem Abschluss des Pariser Friedens, welcher die grosse Masse wiedergewonnener Länder vertheilte und namentlich dem jetzigen Königreich der Niederlande in seinem geographisch-politischen Verbande das Daseyn gab, wohl nicht füglich verändert werden. Am wenigsten war solches zulässig im Widerspruch mit den Grundsätzen, welche durch jenen Frieden und durch die nachherigen Ergänzungs-Verträge sanctionirt wurden.

Des Herrn Eichhoff topographisch-statistische Darstellung des Rheins hat meines Wissens noch keine publizistische Geltung erlangt.

Was ich über die wahrscheinliche Ansicht des niederländischen Herrn Congress-Bevollmächtigten gesagt habe, scheint mir ebenfalls nicht widerlegt worden zu seyn. — Wenn einer unter mehreren Contrahenten Vortheile oder Vorbehalte beabsichtiget, welche mit der klar vorliegenden Willens-Meinung der übrigen Theilnehmer und mit dem Wesen des abzuschliessenden Vertrags unverträglich sind: so darf er solches nicht unerwähnt lassen. — Gegentheils sind die anderseitigen Contrahenten befugt, ihm die rechtlichen Folgen seines Stillschweigens in Rechnung zu stellen.

Der *cercle vicieux*, den der niederländische Herr Commissarius in der Preussischen Abstimmung findet, besteht darin, dass man das Erwiesene oder keines Beweises Bedürfende als richtig angenommen und daraus Folgerungen gezogen hat.

Was die Bemerkung:

»Il n'appartient pas aux membres d'une societé u. s. w.« betrifft: so muss ich zu erwägen bitten, dass noch keine Societät besteht, — dass sie vielmehr erst zu Stande kommen soll auf den Grund einer Quasi Punktation, über deren Sinn man nicht einig werden kann. — Unter diesen Umständen schien eine Vergleichung der Vortheile und der Opfer die jeder Theilnehmer respective zu erreichen und darzubringen beabsichtigt, und eine Abwägung der Einschuss-Capitale, unter dem Gesichts-Punkte der Rechtsgleichheit, nicht am unrechten Orte zu stehen. Dabei können sich aber die Rheinuferstaaten keine Geschenke anrechnen lassen, welche die *Niederlande* der gesunden Handelspolitik ihrer einsichtsvollen Regierung verdanken.

Die Uferbauten sind allerdings weitbedeutender und kostspieliger am Niederrhein, als am Mittel- und Oberrhein. Auf diesen Unterschied ist aber in den vertragsmässigen Tarif-Bestimmungen für das Rhein-Octroi keine Rücksicht genommen worden. — Preussen befindet sich, was diesen Punkt betrifft, zum Theil in einer ähnlichen Lage, wie die Niederlande. — In der Strecke von Duisburg bis Emmerich reichen z. B. die Rhein-Octroi-Einnahmen bei weitem nicht hin, den Bedarf an Strombaukosten zu decken, und doch sollen aus ersteren noch andere fundirte Ausgaben (Renten etc. bestritten werden. — Die grossen indirecten Vortheile, welche der Handel darbietet, sind als Compensationsmittel für den Aufwand anzusehen, dessen der niederländische Herr Bevollmächtigte erwähnt; ein Aufwand, der ohnehin nicht zu vermeiden wäre, wenn auch kein Schiff die Mündungen des Rheins passirte.

Wegen der Bestimmung des Fahrwassers in der Richtung von Amsterdam, Rotterdam oder Dordtrecht, wird die Vereinigung — wie ich schon bemerkt habe, — wohl keinem Anstande unterliegen. — Der Vertrag sagt: tout le cours du Rhin; wiewohl der

Rhein unter dieser Benennung gar keine Ausmündung in das Meer hat. — Es dürfen daher alle Fortsetzungen des Rheins bis zum Meere verstanden werden; während sich in dem Entwurfe nur die für den Handel und für die Schifffahrt interessantesten Haupt-Richtungen bezeichnet finden.

Sobald wir zu einer scharfen Bezeichnung des *Gegenstandes*, worüber der Vertrag abgeschlossen werden soll, gelangt sind (Art. 1.) nehme ich keinen Anstand, die Bemerkungen meiner verehrten Herrn Collegen zu dem 2 Artikel des Entwurfs in sorgfältige Erwägung zu ziehen. — Es würde meiner allerhöchsten Regierung gewiss angenehm seyn, auf eine mit den geäusserten Ansichten möglichst übereinstimmende Fassung eingehen zu können.

Man hat Preussischer Seits dafür gehalten, dass es dem hohen Geuvernement der Niederlande angenehm seyn werde, eine Erörterung über den Ursprung und Umfang der sogenannten Seerechte vermeiden zu können. — Ich bleibe dieser Ansicht getreu und berühre gar nicht, was über diesen Gegenstand geäussert worden ist. —

Den Preussischen Gesichtspunkt wird der Herr Bevollmächtigte der Niederlande leicht mit dem *Schluss* des von ihm angeführten Protocoll-Auszugs, d. d. Chatillon den 4 Februar 1814, in *Uebereinstimmung* bringen können.

Man hann den günstigen Einfluss des neuen niederländischen Steuer-Systems auf den dortigen Handel einräumen, ohne darum in dieser, notorisch aus den dringenden Forderungen des National-Interesse, hervorgegangenen Einrichtung, Compensations-Opfer und Begünstigungen für die übrigen Rheinuferstaaten zu finden. Nach der Vergleichung, welche das niederländische Votum enthält, werden wir in der Octroi-Einnahme vielleicht dem Jahre 1820 gleich kommen, hinter dem Jahre 1817 aber noch um beinahe eine Million Francs zurückbleiben. — Wenn man dabei erwägt: was dem französisch spanischen Kriege und andern zufälligen Umständen

beizumessen ist: so scheint das Resultat noch keineswegs besondere Beruhigung zu gewähren. Am Ende kommt es auch gar nicht darauf an: was der Durchfuhrhandel äussersten Falls tragen *kann*, sondern darauf: was er nach gameinschaftlicher Uebereinkunft und nach köchst billiger Gleichstellung der Interessen aller Theilnehmer nur *tragen* SOLL. — Eine Transit-Abgabe, welche den Betrag des stipulirten Rhein-Octroi vielfach übersteigt und in sehr vielen Fällen sogar Finanzwidrig nach dem Werth der Waare, ohne Rücksicht auf deren Gewicht, regulirt ist, lässt sich nur unter die Categorie von Durchfuhr-*Verboten* stellen, weil sie die Waaren durch Vertheuerung von den Märkten ausschliesst, wohin dieselben bestimmt sind. — Wer wird z. B. die mit 1p$\frac{o}{o}$ des Werths belegten Seidenwaaren, — feines Gebild, — feine Bauwollenwaaren, — Pelzwerk, — Porzellan, — Gold- und Silberarbeiten, — Modewaaren, — Spitzengarn und Zwirn, — feine Stahlwaaren und dergleichen oder *Bücher*, wovon 100 Pfund 10 Gulden zahlen, — auf dem holländischen Rhein durchführen und für den Centner solcher Waaren eine *Transit*-Abgabe von 5 bis 40 Gulden und mehr bezahlen wollen, womit die ganze *Landfracht* von 40 bis 500 Meilen bestritten werden könnte? —

Meine Herrn Collegen werden sich aus dieser Anführung, die ich nöthigenfalls im grössern Detail zu entwickeln bereit bin, abgesehen von dem *Recht*, auch von der *dringenden Nothwendigkeit* überzeugen, den conventionsmässigen Maasstab des in wenigen Abstufungen nach dem Gewicht normirten Octroi festzuhalten.

Der niederländische Herr Bevollmächtigte spricht von chimärischen Besorgnissen, — welche aus Vorstehendem zu beurtheilen sind. — Er verweisst uns zugleich auf die Bürgschaft, welche in dem wohlverstandenen Handels-Interesse seiner allerhöchsten Regierung liege. — Ich frage: können wir eine solche Garantie den bündigsten Stipulationen und Einraumungen gegenüber als genügend

annehmen? Können wir auf solche Grundlagen einen Staats-Vertrag abschliessen? — —

Zuletzt muss ich der Entgegnung wegen der Salz-Durchfuhr erwähnen. — Preussen hat nicht für sich allein gesprochen. — Es trennt sein Interesse nicht von dem Interesse der übrigen Uferstaaten. — Preussen hat aber auch den Salz-Transit auf dem Rhein, wovon allein die Rede seyn kann, nicht gehindert, sondern dafür bis dahin gar eine Niederlage in Cölln gestattet, wohin noch im vorigen Jahre zwischen 40 und 50,000 Centner geführt wurden. — Die Preussische Regierung bezieht sogar selbst sehr ansehnliche Salz-Quantitäten zum innern Landes-Verbrauch aus den Niederlanden.

Ich schliesse meine Erwiederung und glaube zugleich, was in den Votis von Baden und Frankreich *Wesentliches* vorkommt, — so weit es *jetzt* schon in Erwägung gezogen werden kann, erledigt zu haben. — Ich danke den Herrn Commissarien der ebengenannten Staaten, dass sie meinem Antrage wegen der Abstimmung Gehör gegeben haben. — Sie werden auch gewiss ferner einen Grundsatz anzuerkennen geneigt seyn, ohne dessen billige Berücksichtigung das Ende unserer Arbeiten nicht abzusehen wäre. — Preussen wird gewiss gutgemeinte Vermittelungs-Vorschläge nicht von der Hand weisen, — aber Preussens Regierung findet es, weder ihrem Interesse, noch ihrer Würde gemäss: *erst* das wohl begründete Recht aufzugeben, und *dann* mit der Grosmuth zu unterhandeln. — Nur die unbefangene, der guten Sache zugewendete Gesinnung, nicht die mit sichtbarer Anstrengung einseitig hervortretende Dienstbeflissenheit kann auf das *allseitige* Vertrauen Anspruch machen, welches den Erfolg der Vermittlung sichert. — Ich bin weit entfernt durch diese Bemerkung irgend einer Persönlichkeit zu nahe treten, irgend eine *gute* Absicht verkennen zu wollen.

Baiern, — Hessen, — Nassau, — Preussen sind wegen der rücksichtlich des ersten Artikels an die Niederlande zu richtenden Forderungen im Wesentlichen einverstanden. —

Der Badensche Herr Commissarius hat zwar mit doctrinellem Kraftaufwande einer verschiedenen Ansicht das Wort geredet, doch scheint der Schluss und die Nutzanwendung seines gelehrten und umfassenden Aufsatzes nur sagen zu wollen:

das Recht sey zwar nicht abzuläugnen, es dürfe aber nicht gehandhabt werden.

Der Fransösische Herr Bevollmächtigte hat, — ich gestehe es — mit Uneigennützigkeit zum Frieden gerathen.

Diese Gesinnungen verdienen, unerachtet der Meinungs-Verschiedenheit, Dank und Anerkennung. — Alle Hoffnung bleibt hiernach auf eine weise Nachgiebigkeit des hohen Gouvernements der Niederlande gerichtet. — Wird sie verweigert und hann man sich über den Sinn der Grundlage des abzuschliessenden Vertrages nicht vereinigen: so folgt daraus, dass derselbe *in dieser Richtung* nicht zu Stande kommen wird. — Preussen kann alsdann nur bedauern, dass seine redlichen Bemühungen vorerst gescheitert sind, und dass es sich in die politische Nothwendigkeit versetzt sieht, mit der Erfüllung des Wiener-Vertrages einstweilen auch gegen die übrigen Uferstaaten Anstand nehmen zu müssen. — Wir dürfen aber in diesem unverhofften Falle uns mit der nahen Aussicht trösten, dass Verbindungen, die man uns einerseits aufzugeben nöthiget, andererseits wieder angeknüpft werden können; wir dürfen annehmen, dass die französische Regierung am solidesten an der Realisirung des Wiener-Vertrags im Sinne des Preussischen Reglements-Entwurfs arbeitet. — Denn sobald es ihren grossartigen wahrhaft nationalen Anstrengungen gelungen seyn wird, uns die Güter, welche wir bis dahin stromaufwärts bezogen, mittelst der Thalfahrt zuzuführen: so wird zuverlässig der *Rhein frei seyn*, *bis in's Meer.*

Baden und Frankreich. Die unterschriebenen Bevollmächtigten von Baden und Frankreich verlangen ganz ausdrücklich, dass

die Bemermerkungen, welche sie noch abzugeben haben, sofort in diesem Protocolle aufgenommen werden möchten.

293tes Separat-Protocoll vom 10. September 1823. §. 3.

Praesidium. Um die Discussion über den ersten Artikel abzukürzen, glaube ich dem Wunsch sämmtlicher Herrn Bevollmächtigten entgegen zu kommen, wenn ich zur Proposition bringe, die hier nachfolgenden einfachen Fragen an den Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten zu richten, indem ich zugleich jetzt schon den Inhalt der §. §. 4 bis 6 des Vertrags-Entwurfs mit berühre.

1) Ist die Königlich Niederländische allerhöchste Regierung überhaupt entschlossen, einen festen einseitig nicht zu erhöhenden Tarif für den Rhein-Transit anzuerkennen? —

2) Entsagt allerhöchstdieselbe dem behaupteten Rechte, für einzelne Waaren-Gattungen den Transit auf dem Rhein ganz zuverbieten? —

3) Nimmt allerhöchstdieselbe den Rhein-Octroi-Tarif, wie solchen die §. §. 4 — 6 des Vertrags-Entwurfs anbieten, als ausschliessliche Transit-Auflage an? —

293tes Separat-Protocoll vom 10. September 1823. §. 4.

Baden und Frankreich. Die Bevollmächtigten von Baden und Frankreich würden, fortwährend in der Hoffnung die Discussionen abzukürzen, auch diesesmal noch sich enthalten haben, ihre Meinung über den Inhalt der vorstehenden *neuen* Note des Königlich Preussischen Herrn Spezial-Bevollmächtigten zu äussern, hätten sie nicht gleichzeitig vernommen, dass es die Absicht ihres sehr geehrten Herrn Collegen gewesen, während derselbe insbesondere den Königlich Niederländischen Herrn Commissär zu widerlegen bemüht war, damit auch ihre Abstimmungen zu erwiedern.

Indem die beiderseitigen Bevollmächtigten hier nur *vorübergehend*, und soweit Zeit und Raum es ihnen gestattet, ihre Bemerkungen, in dieser Beziehung niederlegen, und zwar nach derselben Reihenfolge der Entgegnungen des Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten, werden dieselben bedacht seyn, von demjenigen Umgang zu nehmen, was der besondern Erörterung des Königlich Niederländischen Herrn Commissärs überlassen werden zu müssen scheint, und hiernach lassen dieselben *nunmehr die Bemerkungen folgen*, *welche sie unmittelbar nach der Note einrükken zu lassen*, *verlangt hatten*, auf welche sie jetzt zu erwiedern die Ehre haben.

Man vermag in der Congress-Akte nicht zu finden, dass der Rhein eine *zwiefache* Definition haben *müsse* und *könne*, deren eine bis *ans Meer*, mittelst der interimistischen Instruction, die andere bis *in das Meer*, mittelst des Definitiv-Reglements reichte: die Folgerung, welche demnach von dieser Distinction auf die früheren Verhandlungen gezogen werden will, schwächt in keiner Beziehung die *damalige* Meinung der Central-Commission, und zwar um so weniger, als es bei jeder diplomatischen Vereinigung, eigentlich keine andere, fruchtlose und unnütze Aeusserungen giebt, als blos mündliche, keineswegs aber solche, welche in ein offizielles Protocoll niederlegt, durch diplomatische Agenten abgegeben und unterzeichnet sind, die nur im Namen der Regierung sprechen, deren Interessen sie zu vertreten haben.

Der Königlich Preussische Herr Special-Commissär erkennt ebenmässig, dass die Worte *bis ins Meer* und *bis ans Meer*, in ihrer Bedeutung und in ihrem Gebrauche *identisch* sind: ist dies aber der Fall, warum eine so dringende Beharrlichkeit, um vorzugsweise jenen, *bis ins Meer*, und dem noch ausgedehnteren *bis ins offene Meer*, die Aufnahme zu verschaffen? Würde es nicht natürlicher erscheinen, die Worte, *bis ans Meer* beizubehalten,

weil man dadürch den unläugbaren Vortheil haben würde, bey den Worten des Gesetzes, von dessen Vollziehung es sich handelt, stehen zu bleiben? und ist ein Gesetz wohl besser und sicherer zu vollziehen, als durch die Wiederaufnahme seiner Bestimmungen selbst? —

Zur Begründung dieser Idendität der Ausdrücke, wird beispielsweise, die Stelle eines Vertrags angeführt, wo gesagt wäre, *dass die Heerstrasse frei seyn soll, von Chatillon bis Paris:* Gleichniss gegen Gleichniss; so wäre diess eben so viel, als wenn man gesagt hätte, dass der Rhein von Mainz *bis* Coblenz und Ehrenbreitstein frei seyn soll, von einem beliebigen Punkte, bis *zu* den Thoren, von 10 Uhr bis 12 Uhr, von dem Hessischen *bis* zu dem Preussischen Gebiete etc. wird man aber wohl von diesen Redensarten, selbst in ihrem alltäglichen Sinne genommen, die Schlussfolge ziehen wollen, dass man deshalb ohne weiteres *in* die Stadt Coblenz, *in* das Königreich Preussen, dass man *in* die Thore eingehen könne, dass die zum Durchgang bestimmte Stunde, sich *über* die Mittagsstunde erstrecke etc. sicherlich nicht, und man würde dagegen blos dasjenige anführen, was herkömmlicher Weise *in* jedem der bezeichneten Lokalitäten und Territorien zu geschehen pflegt. Ja, selbst das angeführte Gleichniss beispielsweise angenommen, so hätte man damit im *sprachrichtigen* (gramatikalischen) Sinne, und nach dem herkömmlichen *Sprachgebräuche* nichts weiter gesagt, *als die Heerstrasse, die zwischen Paris und Chatillon liegt*, ist frei: der Rhein ist frei *bis ans Meer* und *bis zu seinen Ausmündungen in die See*, besagt an zwei Stellen die Congress-Akte; der Rhein ist demnach frei, *bis zu der Stelle, wo das Meer anfängt*, und nicht bis *über* seine Ausmündungen *in* das Meer. — Abgesehen von allen anderen ohne weiters gemachten Unterstellungen, zieht auch der Königlich Preusische Herr Special-Commissaire in Zweifel, ob wohl die hohen Urheber und Verfasser der Congress-Akte Kenntniss gehabt

haben möchten, von dem niederländischen See-Systeme und den damit zusammenhängenden Rechten.

Würde aber damit nicht ebenfalls in Zweifel gezogen werden, dass *Preussen*, Russland, Frankreich, England etc. als *See-Mächte*, welche an der Congress-Akte Theil nahmen, ihre eigene durchaus *gleiche* Lage hätten verkennen können, in welche sie, sey es nach Grundsätzen der Theorie oder der wirklichen Ausübung, die Geltendmachung ihrer *eignen* Seerechte versetzt?

Wenn demnach in dieser Beziehung, die Congress-Akte dasjenige nicht ausgesprochen hat, was der Herr Spezial-Bevollmächtigte in den *seiner* Note unterstellten Ausdrücken wünscht, dass sie gesagt haben möchte, um damit wirklich zu erkennen zu geben, dass die Freiheit *nicht bis an die* (*offene*) *See* sich erstrecken solle; könnte man denn nicht auch fragen, warum, wenn es die Meinung des Congresses wirklich gewesen, dass die Freiheit des Rheins sich *bis in die* (*offene*) *See* erstrecken soll, man sich nicht zu Wien, aus gleichen Beweggründen, und der grössern Bestimmtheit in der Fassung wegen, der allerdings klaren und bestimmten Ausdrücken bediente, welche die Difinition des ersten Artikels des Entwurfs darbietet?

Es ist in der mehrerwähnten Note auch gesagt, dass, *um die Scheidung zwischen dem Rheine und dem Meere aufzufinden*, *man eine mathematische Linie unterstellen müsste.* —

Allerdings wenn man diess annehmen will: allein diese Linie hört auf eine blose Unterstellung zu seyn, sie geht in die Wirklichkeit und das Gebiet *positiver* Bestimmungen über, wenn man die *Blokade*-Gesetze, die *Gesundheits-Cordons*-Bestimmungen, die *Mauth*- und *Grenz*-Verordnungen, die Verträge überhaupt, in dieser Beziehung, zu Rath zieht. —

Der Beweis, welchen der Königlich Preussische Herr Special-Bevollmächtigte in Ansehung der *Nebenströme* anführt, und die Fol-

gerungen, welche derselbe hieraus ziehen will, sind ausdrücklich widersprochen, durch die *speziellen* Anordnungen der Congress-Ackte, welche auf der *Gegenseitigkeit* (Reziprozität) beruhen. —

Es ist eine unbezweifelhafte Wahrheit, dass *die Souverainitäts-Rechte, von einer und der andern Seite, gleiche Geltung und gleiches Gewicht haben:* könnte man aber nicht fragen, und gerade in dem analogen Falle, nämlich, wenn es sich von der *Flussschifffahrt* handelt, *wo* sich die Souveranität über Seerechte und das Princip der Gegenseitigkeit, zwischen Baden, Baiern, Frankreich, Hessen, Preussen und Nassau findet?

Es wird auch gesagt, dass wirklich *noch keine Gesellschaft* bestehe: allerdings, in Ansehung der *Vortheile*, die bis jetzt noch nicht auf der Seite von Baiern, Hessen, Nassau, Baden und Frankreich bestanden: aber die Gesellschaft besteht, in Ansehung der *Obliegenheiten* und die *Congress-Akte* weisst ihre authentische Begründung nach.

Wenn durch diese Behauptung der Königlich Preussische Herr Special-Bevollmächtigte auf die Zukunft etwa hindeuten wollte; so beziehen sich dagegen die Bevollmächtigten mit vollem Vertrauen, auf die allgemein anerkannte *Gerechtigkeitsliebe* seiner allerhöchsten Regierung, und entsagen zum voraus und auf immer aller Besorgniss in dieser Hinsicht.

Da der Königlich Preussische Herr Bevollmächtigte sich enthalten hat, von den Protocollen der Wiener Conferenzen zu sprechen, so wie von den *Betrachtungen*, welche über den Grundsatzt, oder die Rechtstheorie gemacht worden sind; so werden die beiderseitigen Bevollmächtigten die nämliche Zürückhaltnng und denselben Vorbehalt befolgen, und demnach auch nicht mehr auf dasjenige zurükkommen, was ihrer Seits bereits in den vorhergehenden Protocollen erörtert ist. —

Was die Folge der Stelle belangt, durch welche der Königlich Preussische Herr Special-Bevollmächtigte, seine Widerlegung beschliessen zu wollen erklärt hat; so werden die Bevollmächtigten stets mit Vergnügen erkennen, wenn ihr sehr geehrter Herr College ihnen öfters die Veranlassung gewähren will, seinen Wünschen zu entsprechen; sie werden ihrer Seits stets dazu bereitwillig seyn: was aber den *Grundsatz* belangt, zu dessen Erörterung diese erste Veranlassung, Gelegenheit gegeben, so müssen sie unabänderlich auf ihre im 285. und 286. Protocolle enthaltenen Erklärungen bestehen, und sich vorbehalten nöthigenfalls, diese Erklärungen mit der Uebung und dem Herkommen aller Zeiten näher zu belegen.

Die Bevollmächtigten erklären gleichzeitig, dass, indem sie der ganz *besondern* Einladung ihres sehr geehrten Königlich Preussischen Collegen gemäss, ihre *weitere* Abstimmungen gegeben haben, es ihnen keineswegs in den Sinn kommen konnte, an die Grossmuth von irgend jemand zu appelliren; wenn sie aber von *Billigkeit* gesprochen haben, so entgieng es ihnen nicht, dass diess die einzige Art von schicklicher Abnegation (abnégation convénable) war, welche sie in dem gegebenen Augenblicke anzusprechen sich für berechtigt halten konnten, und welche zulässig erscheint, ohne der Würde desjenigen zu nahe zu treten, der sie anspricht und dessen, der ihr Gehör giebt. —

In dieser Hinsicht sind sie ebenfalls gleicher Ueberzeugung mit ihrem sehr geehrten Königlich Preussischen Herrn Collegen, dass in keiner der bereits vorliegenden Abstimmungen und eben so wenig in diesem Aufruf an die Billigkeit, von irgend einer »einseitigen Dienstbeflissenheit« die Rede seyn konnte, weil dieser Gedanke an sich schon, zu offenbar der Würde und der Unabhängigkeit jeder Regierung eben so wohl, als der *persönlichen* Stellung und dem Charakter der diplomatischen Agenten zuwider ist, welche mit dem Vertrauen ihrer Regierungen bekleidet sind, um der Unsterstellung

Raum zu geben, dass eine solche »einseitige Dienstbeflissenheit« bei einer Unterhandlung zwischen Regierungen irgend Platz greifen könnte. —

Die Bevollmächtigten stimmen auch darin vollkommen mit ihrem sehr geehrten Herrn Collegen überein, dass ein *Vermittlungs-Vorschlag*, um auf *allseitiges* Vertrauen Anspruch machen zu können, das Gepräge und den offenen Charakter der guten Absicht für das *gemeinschaftsliche* Interesse, so wie der Gesetzlichkeit in den Ansichten und dem Zweke desselben an sich tragen, und insbesondere keine andere, fremdartige Rücksicht, als nur jene der Gerechtigkeit der Sache selbst, von der es sich handelt, zu Rath ziehen müsse. —

In dieser Beziehung müssen die Bevollmächtigten von Baden und Frankreich vollkommen überzeugt seyn, dass DER WUNSCH, welchen sie ihren sehr geehrten Collegen vorzulegen die Ehre hatten, um so leichter geneigte Aufnahme bei jenen von Preussen und den Niederlanden insbesondere finden wird; als schon der Königlich *Baierische* Herr Commissär zu dem Protocoll des heutigen Tages erklärt hat, bereit zu seyn, auf *vermittelnde* Grundlagen hin zu unterhandlen; als der Herzoglich *Nassauische* Herr Bevollmächtigte, in seiner zu dem 257. Protocolle vom 24. August v. J. abgegebenen *Gesammt-Abstimmung* dieselbe Ansicht geäussert, und endlich auch der Grossherzoglich *Hessische* Herr Bevollmächtigte, in seiner letzten Abstimmung zum 290. Protocoll sich in demselben Sinne sehr deutlich ausgesprochen hat. —

Sollte, gegen Erwarten, dieses *gemeinsamme* Zusammentreffen guter Absichten und billiger Ansichten den davon zu hoffenden Erfolg nicht haben, und sollte, um endlich zur Vollziehung der Wiener Akte zu gelangen, kein anderes Auskunftsmittel mehr übrig bleiben, als den von dem Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten bezeichneten Zeitpunkt abzuwarten, wenn *Frankreich* mittelst

seines Canal-Systems im Innern, in den Stand gesetzt seyn wird, in gleicher Concurrenz mit Holland, die Colonial-Erzeugnisse, welche den Rheinhandel beleben, zu liefern; so ist mindestens allgemein anzuerkennen, wie sehr die *Richtung*, welcher man die Unterhandlung entgegenzuführen bemüht ist, dem Interesse *aller* Rheinuferstaaten angemessen erscheint und wie sehr die Königlich Französische Regierung insbesondere sich dadurch um die *gemeinschaftliche* Sache Verdienste erworben, weil sie gegen ihre *künftigen* Interessen und vielmehr zu ihrem *gegenwärtigen* Nachtheile, sich auf eine so uninteressirte Weise herbeigelassen hat, um mit Offenheit und Anerkennung die Verpflichtung zu erfüllen, welche dieselbe durch die Wiener-Congress-Akte gegen die Rheinuferstaaten übernommen hat. —

Dieses Beispiel kann nur den besten Einfluss auf die Zukunft unserer Unterhandlung äussern und hier als eine günstige Vorbedeutung bezeichnet werden. — Wie sich übrigens auch diese Zukunft gestalten möge, so geben wenigstens die beiderseitigen Bevollmächtigten die Ueberzeugung nicht auf, den Beweis geliefert zu haben, dass bei dem ausgesprochenen *Wunsche der Vermittelung*, sie nur demjenigen Gehör gaben, was sie mit voller Schicklichkeit und in vollständiger Erwägung der Sache und der Beweggründe selbst, sagen und thun konnten, und dass in dieser Beziehung die Anerkennung ihrer resp. Regierungen und die innige Ueberzeugung sich in keiner Hinsicht von den ihnen in jeder Art vorgezeichneten Pflichten entfernt zu haben, sie aller übrigen persönlichen Rücksichten überhebt, welchen sie stets eben so sehr fremd bleiben werden, als sie dieselben bei einer Verhandlung am unrechten Orte erkennen müssten, welche überhaupt keine derartige Rücksichten zulässt. —

Die beiderseitigen Bevollmächtigten sind es schlüsslich der Wahrheit schuldig, zu erklären: dass sie mit Vergnügen in den, zwischen dem Königlich Preussischen und dem Königlich Niederländischen

Herrn Bevollmächtigten, gewechselten Noten eine Richtung wahrzunehmen geglaubt haben, sich *gegenseitig* zu einer *billigen Annäherung* herbeizulassen, und *auf diese Weise* eine Discussion zu schliessen, welche künftig für die Ueberzeugung erschöpft zu seyn scheint.

§ 5.

Concernant l'insertion de Monsieur le Commissaire Spécial de Prusse au §. II. du présent protocole.

Pays-Bas. L'interprétation *extensive*, soi-disant prise *de la raison de l'acte*, que donne l'art. 1. du Projet des termes »jusqu' à la mer« de l'art. 1. de l'acte de Vienne, en y substituant les termes »jusqu' en pleine mer« (substitution, qui prouve déjà par elle même, que l'auteur du projet a trop bien senti, que les termes de Vienne ne présentent pas naturellement le sens, qu' il voulait leur attribuer) cette interprétation, dis-je, je l'ai réfutée, en lui opposant l'interpretation des auteurs eux-mêmes de l'acte de Vienne dans son art. 19, où en traçant, comme à l'art. 1., la ligne du cours du Rhin, ils ont employé, pour marquer le point où le cours finit, les termes »jusqu'à son embouchure dans la mer« au lieu de ceux »jusqu'à la mer« dont ils avaient usé à l'art. 1. —

Il est évident, que dans l'un et l'autre article, les termes »jusqu'à la mer« et jusqu' à l'embouchure dans la mer »employés alternativement, se rapportent non pas, comme le prétend M. le Commissaire Spécial de Prusse, à des objets différens, mais précisement au même objet: *à la désignation de tout le cours du Rhin*, comme s'y rapportent aussi les termes »depuis le point, où il devient navigable« employés dans les deux articles cités; que donc, je le répête, »jusqu'à la mer« est réellement synonime avec »jusqu' à l'embouchure dans la mer,« que donc l'ancienne et la nouvelle interprétation extensive de »jusque dans la mer« jusqu»

en pleine mer « en opposition avec celle des auteurs de l'acte, est inadmissible. —

Que ces derniers ont employé les termes » jusqu' à l'embouchure dans la mer « non pas dans un sens plus reserré, mais précisement dans le même sens, que ceux « jusqu' à la mer « c'est à dire, pour marquer, par rapport au principe de liberté de la navigation, la fin de tout le cours du fleuve; c'est ce qui, si la chose n'était pas évidente, resulterait encore subsidiairement de la rédaction des articles généraux, concernant la navigation des rivières, qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différens Etats et des articles sur la navigation des confluens, arrêtés à Vienne. —

Articles généraux

Art. 2. principes

Liberté de la navigation.

» La navigation dans tout le cours des rivières, indiquées » dans l'article précedent, *du point où chacune d'elles devient » navigable, jusqu'à son embouchure*, sera entièrement libre etc.

Articles sur la navigation du Neckar, du Mein etc. etc.

Art. 1.

Liberté de la navigation.

» La liberté de la navigation, *telle qu' elle a été déterminée » pour le Rhin*, est ètendue au Neckar, au Mein, à la Moselle, » à la Meuse, et à l'Escaut, *du point où chacune de ces rivi— » ères devient navigable jusqu' à son embouchure.*

A propos des confluens, je crois devoir rélever l'observation de M. le Commissaire spécial de Prusse, qu' en soutenant l'idée d'un territoire non libre à l'embouchure du Rhin, on risquerait de placer la même barrière à l'embouchure des confluens. — Qu' il se rassure à cet égard, car il a été *expressement* stipulé par le 6. des articles, qui concernent ces confluens, que les sujets des Etats riverains du Neckar, du Mein, de la Moselle auront les mêmes

droits pour la navigation du Rhin, que les sujets des Etats riverains de ce dernier fleuve, qui en révanche jouissent de la libre navigation du Rhin *étendue*, par le 1. des dits articles, *aux confluens en question.*

D'après la théorie de M. le Commissaire spécial de Prusse, qu'un acte ou décrêt, non-obstant qu'il s'annonce expressement comme concernant la navigation du Rhin, doit être entendu, comme s'étendant à la mer territoriale des Pays-bas, précisement par la raison, qu'il ne parle pas de cette dernière, les auteurs des actes de Vienne se seraient donné une peine inutile, d'étendre *expressement* aux confluens du Rhin la libre navigation, déterminée pour ce dernier, ils auraient pû se borner au même silence parlant et extensif, qui, selon Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, doit avoir étendû l'effet de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin à la mer territoriale des Pays-bas, pour que son effet se fût également étendû, sans mot dire, aux dits confluents. —

J'arrive à une autre objection, que M. le dit Commissaire fait contre l'interprêtation du »jusqu'à la mer« par »jusqu'à l'embouchure dans la mer« en prétendant, que l'acte de Vienne, tout en s'annonçant comme concernant la navigation du Rhin, mènerait à l'absurde, s'il n'était pas interprêté dans le sens du projet, c'est à dire, si l'on n'entendait pas sous le mot Rhin aussi la mer territoriale des Pays-bas. Comme il n'est pas ici question d'une interprêtation faite par le Commissaire des Pays-bas, qui certainement ne voudra pas pêcher contre la maxime générale, »*que ni l'un ni l'autre des contractans n'est en droit d'interpréter l'acte à son gré*,« mais qu'il s'agit d'une interprêtation des auteurs de l'acte eux mêmes; elle est, comme telle, élevée sans doute au dessus du réproche de l'absurdité. — Qu'on me permette cependant la liberté de dire ici un mot, quoique superflû, pour sa défense. On appelle absurde, non seulement ce qui est impossible physiquement, mais

encore ce qui l'est moralement, c'est à dire, ce qui est tellement contraire à la raison, qu'on ne peut l'attribuer à un homme, qui est dans son bon sens. —

Est-il donc physiquement ou moralement impossible, de régler la navigation d'un fleuve, comme tel, »dans la vue de débarrasser »sa navigation des entraves, qu'un conflit entre les Etats riverains »pourrait faire naître?« (§. 5. du 7. Procèsverbal du Comité du Congrès).

La Convention de 1804 a-t-elle été absurde, pour avoir réglé la navigation *d'une partie* du Rhin seulement, et sans s'étendre sur le Rhin dans les Pays-bas?

Cependant cette Convention avait aussi établi, d'aprés le propre aveu de M. le Commissaire spécial de Prusse, l'idée fondamentale du libre transit sur le Rhin, qui a été de nouveau consacrée par l'acte de Vienne concernant tout le cours du Rhin, celui des Pays-bas y compris.

Et cet acte serait absurde, à moins qu'il n'étende son effet sur le domaine maritime des Pays-bas! et pourquoi? puisque sans celà l'idée fondamentale du libre transit ne serait pas réalisée *au de là* du Rhin, puisque sans celà les Pays-bas iraint appliquer aux marchandises, qui transitent par leur domaine maritime, leurs lois sur les impots. Cette application, n'a-t-elle pas aussi eû lieu dans les tems antérieurs, sans entraver cet accroissement du commerce, dont Monsieur le Commissaire de Prusse a parlé dans son 1. vote? —

Et les Etats co-rivérains n'appliquent-ils pas aussi leur legislation à ce sujet aux marchandises, qui transitent par leurs territoires adjacents au Rhin? et le domaine maritime d'un Etat ne fait-il pas, d'aprés le droit de Gens, partie intégrante de son territoire? — il faudrait donc aussi, pour que la prétendue absurdité disparaisse, que l'acte de Vienne étende son effet sur les territoires adjacens au Rhin des autres Etats coriverains, qu'il ètende son effet

même jusque sur les territoires des Etats situés plus en arrière, il faudrait, en un mot, que l'acte de Vienne, nonobstant qu'il ne s'annonce, que comme régulateur de la navigation du Rhin, ait voulû réaliser, sous le rapport du transit, la liberté générale du commerce. —

Non, sous le rapport du libre transit, ce n'est que pour la partie *du Rhin seulement*, qui parcourt son territoire, que chaque Etat riverain s'est dépouillé de ses droits de souveraineté, il ne s'en est point dépouillé pour le reste de son territoire et les Pays-bas accorderont, sous ce rapport, sur le fleuve, ce que la Prusse et les autres Etats riverains y accordent en conséquence des engagemens contractés à Vienne, et les Pays-bas n'accordent pas à l'égard de leur territoire adjacent au Rhin, soit terre ou mer, ce que la Prusse et les autres Etats coriverains n'accordent pas et qu'ils ne sont pas obligés d'accorder à l'égard de leurs territoires adjacens au fleuve.

La rénonciation à une partie des droits de souveraînété, quant au Rhin, et la conservation et l'exercice des droits de souverainété à l'égard des territoires *non-rhin*, sont ici reciproques. —

Si la Prusse ou tout autre Etat riverain croit convenable de prohiber des marchandises ou de les grever de droits de transit, lorsqu'elles empruntent son territoire, pour arriver sur le Rhin ou après l'avoir quitté, il use d'un droit de souverainété, que l'acte de Vienne a laissé intact et que personne ne lui conteste; — qu'on cesse donc aussi de contester directement ou indirectement aux Pays-bas l'exercice du même droit de souverainété à l'égard des marchandises qui, pour arriver sur le Rhin ou après l'avoir quitté, transitent par leur territoire *non Rhin*, duquel la mer voisine des côtes fait partie intégrante, qu'on cesse de prétendre à appliquer aux Pays-bas seuls une extension du principe, qu'on ne parle point d'adopter pour soi-même et dont cependant l'application ne

peut être juste, si elle n'est point réciproque et unanimement consentie, mais sur laquelle les Pays-bas ne peuvent pas transiger.

Vouloir réprendre et exercer un droit, auquel il est rénoncé, quant au Rhin, par l'acte de Vienne pour la raison, qu'un des co-contractans use de son droit, qu'il a conservé, comme tous les autres, à l'égard de son territoire non Rhin, ce serait éluder ouvertement l'accomplissement des engagemens contractés à Vienne et je repousse, comme faisant injure à la foi des traités, l'idée d'une telle possibilité. —

La matière du transit m'entraine encore à observer ici, en réponse à une réflexion de M. le Commissaire spécial de Prusse, que je n'ai prètendû nulle part, que le tarif modéré des droits de transit, actuellement en vigueur dans les Pays-bas, soit à considerer comme un sacrifice de compensation; mais il m'est impossible, de comprendre, comment M. le dit Commissaire, sans se mettre en contradiction avec lui même, puisse ne pas trouver, qu'un tel tarif modéré soit une chose favorable pour les Etats coriverains du Rhin.

Aussi, comparer les recettes *présumées* de l'octroi de navigation du Rhin de l'année courante sous l'influence du dit tarif modéré, avec les récettes de l'octroi de l'an 1817, plus forte qu'ordinairement, par suite des arrivages de grains, que la disette d'alors fit remonter le Rhin, c'est trop dècèler une tendance à déprécier la valeur des premiers fruits, que le nouveau tarif modéré des Pays-bas porte pour le bien du commerce et de la navigation du Rhin. —

Les grands avantages indirects que le commerce offre, sont, dit Monsieur le Commissaire special de Prusse, à considérer comme moyens de compensation pour les grands sacrifices, que leur situation maritime impose aux Pays-bas; — eh bien, les droits de transit des Pays-bas ne sont pas seulement, comme c'est souvent le cas, des droits purement fiscaux, ce sont en même tems des droits

protecteurs du commerce et M. le Commissaire spécial de Prusse accorde du moins l'influence favorable du nouveau tarif sur le commerce des Pays-bas. —

Après avoir repondû aux deux objections, que ce Commissaire a faites contre l'interprétation des auteurs de l'acte de Vienne des termes »jusqu'à la mer« par ceux »jusqu'à son embouchure dans la mer« il me reste encore un devoir à remplir, savoir, de protester formellement contre les doutes, qu'il parait vouloir élever sur la compétence du Prince souverain des Pays-bas unis, d'abolir, avant la paix de Paris, le décrêt français du 21 Octobre 1811, et qui en tout cas sont sans objet, puisque ce dècrêt s'etendit aussi peu que l'acte de Vienne, sur la navigation maritime. —

On ne comprend pas aussi, comment son abolition ait pû se trouver en opposition avec des principes, *qui n'étaient pas encore établis*. Je crois pouvoir ici clôre la serie d'observations nécessaires, auxquelles celles de M. le Commissaire spécial de Prusse viennent de donner lieu. —

Et pour le dispenser de répêter sa question, pourquoi je n'entre pas en discussion avec lui sur les prétendus argumens, produits à l'appui de l'interprêtation du §. 1. du projet, qu'il a pris à tâche de défendre, je prendrai la liberté de lui rappeller, que dans ma dictée au dernier protocole j'ai déjà exposé la raison pour laquelle j'ai crû pouvoir m'en dispenser, savoir: parceque c'est par l'interprêtation alléguée des auteurs de l'acte eux mêmes, qui n'en admet pas d'autres, des termes, »jusqu'à la mer« (supposé, qu'ils ne fûssent pas assèz clairs en eux mêmes) par les termes plus clairs de »jusqu'à l'embouchure dans la mer,« que l'interprêtation différente et extensive, soi-disant prise de la raison de l'acte, l'interprêtation »jusqu'en pleine mer« se trouve réfutée; parcequ'en réfutant la thêse, on réfute aussi tous ses argumens, et parcequ'au surplus tous ces prétendus argumens, à l'appui de l'interprêtation du §. 1.

du projet et de ses conséquences, produits déjà antérieurement, ont été réfutés dans le tems par M. M. mes très honorés Collégues de Bavière et de Nassau et moi-même, et tout récemment encore par les excellents votes de M. M. les Commissaires de Bade et de France, de sorte que maintenant aussi peu, qu'antérieurement, je me trouve, suivant une expression de M^{r} le Commissaire Spécial de Prusse, que je m'abstiens de qualifier, dans une position désagréable, qui ne peut jamais être la position de celui, qui a le bon droit à défendre. Tout ce qu'il y a de désagréable, c'est de le voir méconnû. —

Ou réléverai-je encore la comparaison de M^{r} le Commissaire spécial de Prusse:

» la grande route sera libre de Chatillon jusqu'à Paris? « Qu'on substitue à la place de Chatillon » Mayence « et mette en place de Paris, le premier endroit limitrophe de la province prussienne sur le Rhin, où la grande route libre de Mayence conduit; et le premier préposé de douanes prussien s'empressera d'apprendre au conducteur d'un transport de marchandises la différence essentielle, qu'il y a entre les mots libre *jusqu'à* et libre *jusque dans*.

Aurai-je besoin de réfuter l'objection de Monsieur le Commissaire Spécial de Prusse, que la communauté fluviale du Rhin n'était pas encore formée?

L'acte de Vienne, qui créa cette communauté, en posa les principes, et abandonna à la Commission centrale le soin d'élaborer les détails réglémentaires, prouve, que cette communauté fluviale existe *de droit* et si elle n'existe pas aussi *de fait* déjà, c'est que la Commission centrale n'a pas encore pû remplir sa tâche; et quant aux Pays-bas co-interessés dans cette communauté, j'ai déjà prouvé, que les auteurs de l'acte de Vienne aprés mûre délibération, ont *expressement* accepté le Leck, comme la côte part contributive des Pays-bas dans cette communauté fluviale. — Mais supposé,

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

que cette communauté n'existât pas déjà dès la conclusion de l'acte de Vienne, qu'elle fût encore à créer; cet acte imposerait toujours *l'obligation* de la créer, de la créer d'après les principes posés par lui et n'autoriserait aucunement de faire dépendre cette création de l'accueil de nouvelles prétentions, que l'un ou l'autre Etat coriverain pourrait juger àpropos de former *au de là* de ce qui a été réciproquement consenti à Vienne.

Faut-il répondre à l'observation de Mr le Commissaire spécial de Prusse, que l'ouvrage de Mr Eichhoff, ancien Directeur général de l'octroi de navigation du Rhin, que j'avais cité, n'est pas une autorité?

Mais le Comité du Congrès de Vienne n'a pas dédaigné d'écouter et de mettre à profit les éclaircissements, que les lumières et la longue expérience de cet ancien Chef de l'administration de la navigation du Rhin pouvait fournir, il lui a même fait l'honneur de le charger de coopérer à préparer le Réglement futur.

Sera-t-il nécessaire de rélever l'assertion inexacte de Monsieur le Commissaire special de Prusse, que le Commissaire des Pays-bas avait avoué, que le minus de 700000 frs., qu'éprouverait la recette des bureaux prussiens sur le bas Rhin, par suite de l'introduction de la perception partielle et du nouveau tarif en consequence, sérait une perte, que la Prusse ferait à elle seule? —

Les actes antérieurs et ma dictée au dernier protocole me dispensent d'y répondre.

Ou faut-il enfin, que j'aille m'occuper de la critique, que Mr le Commissaire special de Prusse fait du tarif des droits de transit des Pays-bas, à l'égard de certains articles de marchandises? — faut il, que j'aille chercher dans le systéme des douanes prussiennes les matériaux, pour opposer critique à critique? je crois, que ce sérait un hors d'œuvre pour la tâche, que la Commission centrale a à remplir. —

Mais il y a encore une réplique dans la dernière insertion de Mr le Commissaire spécial de Prusse, qui se rattache à la question principale et que je ne dois pas passer sous silence.

Il prétend, que mon assertion était erronnée, que dans le tems il n'y avait eû à la Commission centrale qu'une voix sur l'inadmissibilité de l'interprétation extensive, essayée de la part de la Prusse des termes de l'acte de Vienne »jusqu'à la mer« par ceux »jusque dans la mer« (»maintenant jusqu'en pleine mer.«)

Il prétend, que la Prusse en particulier n'avait jamais fait donner une autre déclaration sur le sens des dits termes »jusqu'à la mer.« —

Il est vrai, que Monsieur le Commissaire de Prusse (Mr Jacobi) pour faire valoir des prétentions ultra-fluviales et maritimes, demanda dans la séance du 3. Decembre 1816:

»Car est il vrai ou non, que le Plenipotentiaire du Royaume
»des Pays-bas a signé un traité sur la navigation d'un fleuve,
»dans lequel il est stipulé, que cette navigation sera libre pour
»le commerce jusqu'à et jusque dans la mer? —

Je n'ai pas manqué de lui répondre, que tel n'était pas le cas, attendû, que les termes du traité étaient »jusqu'à la mer« sans plus.

Pour prouver à Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, que les autres Commissaires des Etats riverains ont pensé comme moi, à l'égard de l'addition gratuite »et jusque dans la mer« et des conséquences, qu'on voulait en deriver, je me borne à rapporter ci-après l'extrait de la déclaration des dits Commissaires du 11. Novembre 1817. —

Après s'être étendû sur l'influence du systeme des douanes, alors en vigueur dans les Pays-bas, et après avoir énoncé le désir que ce système soit modifié, par rapport aux marchandises de transit, entrant ou sortant par mer, *de manière, à ce que le commerce du Rhin ne soit pas indirectément forcé, à chercher d'autres communications avec la mer*, ils ajoutent, qu'en tout cas

»la Commission centrale est d'opinion, que l'organisation du »nouveau systême de navigation, depuis le point où le fleuve »devient navigable, *jusqu'à la mer* (bis an die See, d'après »le texte allemand) ne doit pas s'accrocher à cet objet. —

Et pour convaincre Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, que sa très haute Cour est elle même révenue dans le tems du »jusque dans la mer« de sorte, que j'aye pû dire, qu'à ce sujet, il n'y avait eû, dans le tems, qu'une seule voix dans la Commission centrale, je vais mettre sous ses yeux extrait de la déclaration de Mr. le Commissaire de Prusse du 27 Fevrier 1818:

»Le Commissaire de S. M. le Roi de Prusse, ayant reçu »les instructions etc. déclare etc.:

»que son Gouvernement lui a prescrit d'aller directement »au but, de faire tous les efforts pour parvenir enfin à »la liberté pleine et entière de la navigation sur le Rhin »*jusqu'à son embouchure dans la mer*, comme étant le seul »prix des sacrifices, que de son côté S. M. le Roi s'est »engagée à faire et de proposer sans délai la rédaction du »Réglement définitif etc. etc.

»L'objet du Réglement définitif est plus vaste, il doit »embrasser tout le cours du Rhin et faire jouir toutes les »nations d'une liberté pleine et entière de navigation du »point, *où ce fleuve est navigable jusqu'à son embouchure »dans la mer etc.*

»On y parviendra, en fixant le nombre des bureaux »à établir sur le territoire des Pays-bas, la distance de »l'un à l'autre et le montant des droits à percevoir à cha»que station, en prononçant l'abolition definitive de tout »autre droit de transit et de toute espèce de rélâche forcée, »*en réglant d'une maniére invariable les droits d'entrée et »de sortie dans les ports maritimes etc. etc.*

Et dans la déclaration du Commissaire de Prusse en date du 8 Septembre 1818. il est dit:

» En parlant de *nations* dans son vote du 27 Fevrier, le » soussigné n'a pris cette expression, que dans l'acception, » qu'elle a dans l'art. 1. du traité, *sous le rapport du com-* » *merce etc.*

» Il n'y a lieu non-plus, que qui ce soit s'inquiète du *voeu* » émis dans la même déclaration *que les droits d'entrée et de* » *sortie soient réglés d'une manière invariable dans les ports ma-* » *ritimes, sans qu'il soit plus question de défense pour le tran-* » *sit de certains articles de marchandises; car le soussigné dé-* » *clare par les présentes, que cet objet n'arrêtera pas un in-* » *stant nos délibérations sur le Réglement définitif pour la na-* » *vigation du Rhin, aussi peu que la conclusion et la promul-* » *gation de cet acte.*

Les passages cités convaincront également Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, que ces explications ne visaient pas à l'instruction intérimaire, mais au Réglement définitif, qu'elles roulent sur le principe géneral, posé par l'art 1. de l'acte de Vienne; mais abstraction faite de celà, je ne saurois pas réprimer toute sensibilité sur la manière, dont s'exprime Monsieur le Commissaire spécial de Prusse au sujet des négociations antérieures; alors, comme maintenant, M. M. ses Collègues parlaient au nom de leurs très hautes et hautes Cours et j'ai respecté alors, comme je respecte aujourd'hui les déclarations de M. M. mes trés honorés Collégues, comme l'expression des sentimens de leurs très hauts et hauts commettans.

» Il n'est pas nécessaire, continue Monsieur le Commissaire » spécial de Prusse, de faire rémarquer, combien peu les votes » récemment émis sur l'art. 1. du projet sont en concordance » avec l'assertion de Mr. le Commissaire des Pays-bas «

Concernant l'ensemble de la discussion sur le §. 1. du projet.

Ce-ci me fournit l'occasion d'une transition à l'état actuel de la discussion sur le §. 1. du projet et aux moyens de la terminer.

M. M. les Commissaires de Bade et de France ont discuté à fond, avec une noble franchise et impartialité, le §. 1. du Projet prussien, et en envisageant la question sous le point de vue du droit, c'est à dire de sa concordance avec l'acte de Vienne, ils persévèrent, avec conséquence, dans leur opinion antérieure à ce sujet et trouvent qu'il *n'y a pas concordance*, quoique d'ailleurs sous le rapport de l'utilité de ses *conséquences* un arrangement conciliatoire, moyennant quelque concession raisonnablement à démander et à faire dans l'intérêt commun, leur paraissait désirable.

Mr le *Commissaire de Hesse* en avouant que, vû la position commerciale des habitans du Grand-Duché et la qualité de ses bateliers, sa haute Cour n'avait guères d'interet à la solution de la question maritime, adopte une espèce de neutralité, en règardant la stipulation du traité à ce sujet comme douteuse, vû la prétendue *incompatibilité* des expressions »jusqu'à la mer« et »jusqu'aux embouchures dans la mer.«

Je ne doute pas, que dans le cours de la discussion Monsieur mon très honoré Collègue ne se soit déjà convaincu de la *compatibilité* des deux expressions, dont la plus claire explique au besoin la moins claire.« Car on présume, dit de Vattel, que les auteurs »d'un acte ont pensé d'une manière uniforme et soutenue, qu'ils »n'ont pas voulû des choses, qui cadrent mal ensemble, des con»tradictions, mais plutôt, qu'ils ont prétendu expliquer les unes »par les autres, en un mot, qu'un même esprit regne dans un »même ouvrage, dans un même traité.«

Son vote se termine d'ailleurs dans un esprit conciliatoire. —

Mr le Commissaire de Bavière n'est pas positivement entré en discussion sur la question de droit ou de conformité du §. 1. du projet avec l'art. 1er de l'acte de Vienne, ni dans son vote collectif sur le projet, ni dans son premier vote séparé sur le §. 1. oú il se réfère au prémier, portant: »tout ce que l'art. 1. de la Con» vention de Vienne accorde dans ce sens est essentiel pour le bien du commerce et de la navigation du Rhin.«

Il sera donc permis, de supposer, que son acceptation du §. 1. et autres du projet a été déclarée éventuellement et en vue d'une prétendue utilité et ne doit préjudicier à son opinion, tant de fois manifestée, sur la question du droit.

Dans son vote au protocole d'aujourd'hui il met gratuitement, il est vrai, les droits maritimes en parallèle avec les droits fluviaux, auxquels les autres Etats riverains ont rénoncé, en concluant de là, que les Pays-bas avaient aussi rénoncé à leurs droits maritimes. Mais les Pays-bas, ont ils concouru à l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin, comme Etat maritime, sans possession sur le fleuve, et apportant dans la communauté fluviale, pour y etre admis, à defaut de droits fluviaux, leurs droits maritimes, ou n'ont ils pas, au contraire, rénoncé comme Etat coriverain, possesseur d'une partie du Rhin, ainsi que l'ont fait les autres Etats rivérains, à leurs droits fluviaux?

N'a-t-on pas, *expressement* et apres mûre délibération, accepté a Vienne *le Leck seul* comme la côte-part contributive des Pays-bas dans cette communauté fluviale?

Il y a donc rénonciation réciproque quant aux *droits fluviaux*; mais il n'y aurait pas de réciprocité pour une rénonciation de la part des Pays-bas aux droits, qui leur compètent à l'égard de l'espace de la mer, qui fait partie de leur territoire, et qui se trouvent en parallèle avec les droits, que les autres Etats riverains exercent sur leurs territoires *non-Rhin*.

Il m'a été du reste agréable de rencontrer dans ce dernier vote l'assurance finale, donnée dans un esprit conciliatoire, que sa très haute Cour était disposée à prêter la main à tout arrangement, qui, sans blesser l'acte de Vienne, serait à concilier avec les institutions légalement existantes dans le Royaume des Pays-bas. —

M. le Commissaire de Nassau a accepté purement et simplement le §. 1. du Projet de Réglement, mais comme il ne conste nulle part, qu'il ait voulu révoquer son opinion, manifestée dans le tems, sur la question de la conformité avec l'acte de Vienne, il sera permis de supposer, qu'aussi son acceptation du §. 1. est donnée éventuellement et en vue d'une prétendue utilité de certaines consequences. —

Les questions, que M. le Commissaire de Nassau a présentées en sa qualité de President, paraissent aussi dictées par un esprit conciliatoire, tendant à parvenir à un arrangement à l'amiable, au moyen de la stabilité du tarif des droits de transit des Pays-bas pour les marchandises, qui, venant du Rhin ou y allant, transitent par leur domaine maritime.

J'y rétrouve, sous ce rapport, la tendance de l'ancien *voeu* émis de la part de la Prusse dans les votes de son Commissaire du 27. Fevrier et 8. Septembre 1818 (voir les passages cités ci-dessus) il semble aussi, que s'y rapportent encore certains passages dans le vote de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse au premier protocole séparé, où il parle de la *durée non garantie du tarif*, dont il convient d'ailleurs, qu'il renferme des taux beaucoup plus modérés, en comparaison du tarif antérieur. — Ses observations au protocole d'aujourd'hui renferment egalement le désir d'un rapprochement amiable.

C'est donc pour répondre aux desirs manifestés et partagés, de finir d'une manière conciliatoire la discussion sur le §. 1. du projet, prévenir par là une stagnation dans notre négociation et

et la faire avancer vers son but, que, sans préjudice du bon droit des Pays-bas, suffisamment démontré, mais mettant une nouvelle concession spontanée dans la balance et sans autre conséquence, j'ai l'honneur de déclarer, en persistant du reste dans mon vote ad § 1. du projet,

que de la part des Pays-bas on est disposé à maintenir toujours, en faveur du commerce du Rhin, les droits de transit au taux modéré, actuellement en vigueur, moyennant quoi, d'après l'expérience faite depuis le 1. Janvier d^{r}, le commerce du Rhin peut très bien subsister et même fleurir. — On se persuade en même tems, que l'effet d'un tel engagement, dont on se réserve éventuellement la rédaction définitive, ne sera non seulement pas paralysé, mais qu'il sera au contraire augmenté par les facilités que les Etats co-riverains voudront accorder, de leur côté, au commerce du Rhin, en tant, qu'il peut être connexe avec le transit par leurs territoires adjacens au fleuve.

Finalement, je ne veux pas laisser ignorer, par anticipation sur le titre suivant du projet, que, quant aux droits à percevoir, d'après l'art. 3. de l'acte de Vienne sur les marchandises transportées par le Rhin, on est aussi disposé de la part des Pays-bas à rénoncer à une partie du tarif proportionnel, qui leur compéterait d'après le dit article, en se contentant de percevoir en amont 30 Centimes seulement, au lieu de 45 Centimes qui, proportion gardée des distances (133 L. : 30 L.) leur compéteraient, et en aval, au lieu de 30 Centimes, 20 Centimes seulement, de sorte, que le tarif futur de ces droits resterait encore au dessous de ce qui est maintenant perçu pour droits de péage.

Après avoir donné ainsi une preuve éminente de l'esprit conciliatoire, qui anime les Pays-bas, je me flatte, que cette ouverture importante engagera M. M. les Commissaires des autres Etats

riverains à un retour de franchise et de rapprochement conciliatoire, propre à faire marcher notre négociation ultérieure, avec une confiance mutuelle, vers le bût du traité de Vienne.

Die Central-Commission schliesst das Protocoll in der Hoffnung, dass die weitern Verhandlungen zu einer wechselseitigen gütlichen Vereinigung führen werde.

Gezeichnet: Büchler.
» von Nau.
» Engelhard.
» Pietsch.
» von Rössler. Präsident.
» Bourcourd.
» Delius.

Für gleichlautende Expedition,
Der zeitliche Präsident der Central-Commission,
v. ROESSLER.

Vidit HERMANN.

294tes Separat-Protocoll vom 18. September 1823. §. 1.

Preussen. Ich folge abermals, jedoch was die vorliegende Frage betrifft, zum letztenmale dem niederländischen Herrn Bevollmächtigten in seinen Bemerkungen.

Was aus dem Art. 1. der Bestimmungen über die Nebenflüsse für die Beschränkung der Rheinschifffahrt gefolgert werden soll, will mir nicht einleuchten. Es wird daselbst ja nicht für den Rhein stipulirt und die Ausdrücke »jusqu'à son embouchure« wenn sie wirklich weniger sagen, als »jusqu'à la mer« waren dort *für die Absicht* vollkommen hinreichend. — Wenn mein werther Herr

College mich durch den Inhalt jener Neben-Bestimmungen beruhigen will, dass eine Barrière an den Mündungen nicht gedacht werden könne: so muss ich ihn wiederholend auf den Grundsatz der Gegenseitigkeit und der Rechtsgleichheit aufmerksam machen. Wer die Erfüllung eines Vertrages weigert, der kann solche von seinem Mitcontrahenten nicht verlangen.

Mir wird die Behauptung in den Mund gelegt: dass eben darum die Freiheit der Rheinschifffahrt bis in das sogenannte niederländische Seegebiet feststehe, weil der Vertrag des letztern nicht erwähnt habe. —

Ich gestehe, es ist mir unbegreiflich, wie man meinen Worten eine solche Deutung geben kann. Ich habe im Gegentheil dargethan, dass es überflüssig gewesen sey, der niederländischen Seerechte noch besonders zu erwähnen, weil die Freiheit der Rheinschifffahrt bis in das Meer (oder bis in das sogenannte niederländische Seegebiet) sich schon durch die Worte »jusqu'à la mer« gesichert finde.

Eben so unrichtig wie der Vordersatz, eben so unnatürlich ist die daraus gezogene, einen ganz anderen Gegenstand umfassende Folgerung. —

Eine *gute* Sache braucht man in Wahrheit nicht auf *solche* Weise zu vertheidigen.

Ich habe von der Ungereimtheit des Vertrags, — wie der niederländische Herr Bevollmächtigte ihn auslegt, — gesprochen. Jetzt wird der Schluss gezogen.

Wenn der Vertrag von 1815 ungereimt ist: so muss auch die Convention von 1804 ungereimt seyn. — Ich sehe noch nicht was daraus gerade für die Sache des Herrn Collegen folgen soll; aber ich bitte doch den Unterschied zwischen der Convention von 1804 und dem Wiener-Vertrage zu erwägen. — Ist jene mit den Niederlanden abgeschlossen, — konnte nach rechtlicher Möglichkeit in

derselben etwas über den niederländischen Rhein und dessen Verbindung mit der See stipulirt werden?

Wo ist in der Convention von 1804 die Aufhebung der Umschlagsrechte; — die Tarifs-Umlegung — wo sind die Nebenströme des Rheins und alle die Bestimmungen zu finden, welche in *practischer Anwendung* den Niederlanden eine vorherrschende Concurrenz für Schiff und Gut innerhalb der Flussgebiete von 6 Uferstaaten begründen? — Die Ungereimtheit habe ich nachgewiesen, — sie liegt schon allein darin, dass der niederländische Herr Bevollmächtige mit dem nautisch-merkantilischen Uebergewicht seines Handelsstaats in das Herz unserer Territorien eindringen und dagegen das Seinige gerade auf der Seite, wo die Oeffnung uns einigen Nutzen bringen kann, nach Willkühr verschlossen halten will. — Ich brauche hierauf nicht wieder zurükzukommen.

Den *Landgebieten* der Uferstaaten des sogenannten conventionellen Rheins steht *das niederländische Landgebiet* gegenüber, und nicht das niederländische *Seegebiet*, welches der erste Artikel des Wiener-Vertrages so gut als das niederländische Flussgebiet, nach der *Rheinrichtung*, in Anspruch genommen hat. — Von *Landgebieten* ist auf *keiner Seite* die Rede gewesen. —

Wiewohl ich das Bestreben unseres niederländischen Herrn Collegen für seine Regierung und sein Vaterland Vortheile auszugewinnen sehr achtungswerth finde; muss ich ihn doch dringend bitten, dasjenige, was er über die Heiligkeit der Verträge geäussert hat, auch Seinerseits mit gebührender Unbefangenheit zu beherzigen. —

Ich habe keineswegs bestritten, dass die statt gefundene Ermässigung des niederländischen Transittarifs für die Rheinlande vortheilhaft seyn könne; aber ich bin der Meinung gewesen, dass die hohe Regierung der Niederlande diese Ermässigung nicht zum Besten der Rheinuferstaaten, sondern aus eigenem dringendem Bedürfniss vorgenommen habe, und dass dafür uns nichts in Rechnung gestellt werden möge.

Da der niederländische Herr Bevollmächtigte unter den Octroi-Erträgen von 6 Jahren den niedrigsten zur Vergleichung mit dem wahrscheinlichen Einkommen für 1823 gewählt hat: so ist es mir wohl erlaubt gewesen, die Ergebnisse anderer Jahre und unter diesen, auch das höchste von jenen 6, gegenüberzustellen. Ich wende mich an des verehrten Herrn Collegen bekanntes Zartgefühl, wenn ich ihn zu überlegen bitte: wie er sich hierdurch zu der Aeusserung: *c'est trop déceler* u. s. w. hat verleiten lassen können? Uebrigens muss ich vorbeigehend bemerken, dass der Mehrertrag an Rheinschifffahrts-Gefällen in den ersten 8 (nicht 7) Monaten des laufenden Jahres gegen 1822, nur

201,102 Francs 34 Cts.

betragen hat.

Ich kann sehr gern glauben, dass aus dem neuen Transit-Tarif Vortheile, — ja grosse Vortheile für den niederländischen Handel entspringen. — Es freut mich, dass der Herr Bevollmächtigte hierin einen Zusatz zu den Entschädigungs-Mitteln entdeckt hat, von denen in meinem Voto die Rede gewesen ist.

Im Vorbeigehen habe ich des französischen Decrets vom 21. October 1811 erwähnt, und von einem für die Nachbarn der Niederlande begründeten Rechtszustande gesprochen, — imgleichen von der rechtlichen Nothwendigkeit, die Verfügungen des hohen niederländischen Gouvernements in Einklang mit dem Pariser-Frieden zu bringen. — Daraus kann doch wohl nicht ein ungebührlicher Angriff auf die Hoheits-Rechte des erhabenen Souveräns der Niederlande gefolgert werden? — Was ich über die Wiederholungen gesagt habe, hat der Herr Bevollmächtigte sich lediglich selbst beizumessen.

Beispiele sind allergings selten *ganz* zutreffend, — wie auch dasjenige beweiset, welches mein verehrter Herr College in Beziehung auf die Ausdrücke: *jusqu'à* etc. gewählt hat. — Wenn

indessen vereinbart wäre, dass Fuhrwerk und Ladung frei von Mainz bis Coblenz gehen solle: so würde der erste Preussische Douanen-Posten vor Coblenz gewiss nicht berechtigt seyn, einen Auslegungs-Streit zu erheben.

Auf das *factische* Bestehen der Societät scheint es mir doch allerdings anzukommen. — Ihr rechtliches Vorhandenseyn ist illusorisch, so lange man über die Natur des Rechts, woraus ihr factisches Daseyn hervorgehen soll, nicht einig werden kann, — und ganz unmöglich lassen sich aus einem Vertrage, der erst noch zu Stande kommen soll, *anticipando* Ansprüche herleiten.

Den *statistischen* Werth des Eichhoff'schen Werks kann man gern zugestehen, ohne demselben in Beziehung auf Staats- und Völkerrecht eine Autorität einzuräumen.

Von der Höhe des Preusischen Verlusts am Octroi-Ertrage wird sich der niederländische Herr Bevollmächtigte leicht überzeugen können, wenn er die Güte hat, das Ergebniss der Umlegung, mit dem Durchschnitts-Ertrage der 6 letzten Jahre oder auch nur mit der vorberührten eigenen Angabe des Ertrags von 1825 für Preussens Antheil zu vergleichen.

Mein verehrter Herr College hat vollkommen Recht, dass eine Critik des Preussischen Douanen-Tarifs nicht hieher gehört. Wünscht aber derselbe, dass wir eine solche Critik zum Gegenstande einer Nebenunterhaltung machen: so werde ich ihm darin mit Vergnügen Schritt vor Schritt vergleichend folgen und vielleicht die Genugthuung haben, ihn zu überzeugen: wie viele überwiegende Vortheile unser Steuer-System unter dem Gesichtspunkte der Mässigung, des Handels-Schutzes, und des Productions-Verkehrs, den Niederlanden darbietet. —

Ich brauche mich nicht in einen Wortstreit darüber einzulassen, in welchem Sinne die von dem Preussischen-Commissarius unter ganz verschiedenen Umständen vormals gebrauchten Ausdrücke zu

verstehen seyen? — Wenn es darauf ankommt, eine sehnlich gewünschte Unterhandlung zu *beginnen:* so kann man sehr wohl die Discussion über ein bestrittenes Recht einstweilen bei Seite setzen, ohne darum das Recht selbst aufzugeben. — *Dilatum non est concessum.* —

Es ist, wie ich schon zu bemerken die Ehre gehabt habe, sehr gleichgültig, was der eine oder der andere Bevollmächtigte mit oder ohne Vorwissen seiner Regierung gelegentlich geäussert und vorgeschlagen haben mag. Auch verliert eine Proposition schon dadurch ihre Geltung, dass sie nicht angenommen wird.

Wenn wir die früheren *Vota* mit in unsern Interpretations-Streit ziehen wollten: so wäre das Ende unserer Verhandlungen gar nicht abzusehen. Wir haben es jetzt einzig und allein mit dem Vertrage selbst, — mit dem klar und deutlich sprechenden Entwurf, und nicht mit früheren Vergleichs-Versuchen zu thun.

Was die 3 Uferstaaten, deren *Vota* der niederländische Herr Bevollmächtigte nun auch nach *seiner* Weise zu deuten sucht, rücksichtlich des ersten Artikels wollen, oder nicht wollen, darüber können meines Erachtens keine Zweifel erhoben werden. Jedenfalls würden solche durch die Herrn Bevollmächtigten selbst sehr leicht zu lösen seyn.

In den Preussischen Abstimmungen ist bald von Handel, bald von der Schifffahrt die Rede. Wenn man eine Erörterung unter beiden Gesichtspunkten versucht hat: so ist doch keiner derselben aufgegeben worden.

Mein allerhöchtstes Gouvernement wird gewiss jeden Vorschlag, der eine, wenn auch entfernte Aussicht zur Vereinigung darbietet, bereitwillig in Erwägung ziehen. Es thut mir nur leid, dass diese Aussicht durch das Erbieten unseres verehrten niederländischen Herrn Collegen sich auf keine Weise begründen lässt. — Derselbe will:

1) Den jetzigen niederländischen Transit-Tarif ohne Erhöhung beibehalten.

Ich zweifle, dass dieser Tarif im wohlverstandenen Handels-Interesse der Niederlande selbst, auf die Dauer stehen bleiben kann, weil er in vielen Positionen die Vernichtung des Transit begründet und Zwecke beabsichtiget, die billig nur in das Gebiet der inneren Gesetzgebung über Ein- und Ausgang gehören sollten. — Dessenunerachtet würden die Uferstaaten des sogenannten conventionellen Rheins ein für die Niederlande selbst werthloses Geschenk dankbar annehmen können, wenn sie in der Lage wären, für die Benutzung des niederländischen Rheins bis in die See und aus derselben, neben dem Octroi, irgend eine Abgabe zugestehen zu müssen. Wenn ich recht verstehe, hat der niederländische Herr Bevollmächtigte gar noch Einräumungen rücksichtlich des Landtransits, welcher unserm Vertrage ganz fremd ist, von Seiten der Rheinuferstaaten beabsichtiget.

Der zweite Vorschlag geht dahin, statt der tarifmässig dem hohen niederländischen Gouvernement zustehenden Octroi-Centimen nur respective 20 und 30 Centimen pr. Centner erheben zu lassen. Hier ist von dem *Rechte* etwas nachgegeben, wiewohl hiernach, das geringe Jahr 1822 zur Basis genommen, die ebengedachte Regierung künftig über 68000 Francs mehr einnehmen wird, als dieselbe bis dahin erheben zu lassen, ihrer Convenienz gemäss, erachtet hat. — Ich erlaube mir dessfalls auf die beiliegende überschlägliche Berechnung Bezug zu nehmen.

APPROXIMATIVE VERGLEICHUNG

des

Tarif-Ertrags von 20 Centimes zu Thal und 30 Centimes zu Berg mit dem jetzt in Holland bestehenden Wasser-Zoll-Tarif v. 3. October 1816.

Im Jahr 1822 passirten zu Emmerich:

				Zahlen nach einem Tarif von 20 Cts. pr. Centner.		
zu Thal:	a. zur 20^{tel} Gebühr . .	133,891 Cent.	à 1 Cent.	— 1,338	Frcs. 91	Cts.
	b. » Quart »	59,198	» » 5 Cent.	— 2,959	» 90	»
	c. » ganzen »	256,395	» » 20 Cent.	— 51,279	» —	»
	d. » Zimmer- u. Bauholz	294,895	» » 20 Cent.	— 58,979	» —	»
	Zusammen . .	744,379		114,556	» 81	»
				nach einem Tarif von 30 Cts.		
zu Berg:	a. zur 20^{tel} Gebühr . .	5,318 Cent.	à $1^{1}/_{2}$ Cts.	79	Frcs. 77	Cts.
	b. » Quart »	114,268	» » $7^{1}/_{2}$ Cts.	8,570	» 10	»
	c. » ganzen »	788,055	» » 30 Cts.	236,416	» 50	»
	Zusammen . .	907,641.		245,066	» 37	»
			Im Ganzen . .	359,623	» 18	»

Der Handelsstand rechnet die holländischen Wasserzölle zu Berg im Durchschnitt zu 8 $^{1}/_{2}$ Frcs. pr. Last.

Dieses macht pr. Centner - 21$^{1}/_{2}$ Cent. für alle Berggüter ft 195,005 Francs.

Im Tarif vom 3. October 1816, ist der Anschlag pr. Last:

vom Mineralwasser
Pfeifen- Walker- und Töpfer-Erde
Schiefer-Steine ,
Töpfer-Waaren, Steingut
} pr. Last 1 fl. 10 St., oder $7^{35}/_{40}$ Cent. pr. Cent.
198,000 Centner, ft 14,553

Bau- und Zimmerholz (Krummholz, Ribben etc) 1 fl 17 St. oder $9^{57}/_{80}$ Cent pr. Ctr.
294,895 Centner ft 28,221 »

Tuffsteine und Trass, 15 St. oder 3 $^{75}/_{80}$ pr. Centner
94,000 Centner ft 3,525 »

Alle übrigen Artikel zur höchsten Gebühr à 6 fl. pr. Last oder 31 1/2 Cts. pr. Ctr. 158,000 Centner f		49,770 »
Wie oben . .	744,000 Centner	291,074 »

Mithin weniger als der Tarif von 20 et 30 Cent. resp. auf das Jahr 1822 berechnet, eingetragen haben würde. 68,549 Francs.

Wiewohl nun auf die Vorschläge des niederländischen Herrn Bevollmächtigten, so wie sie dastehen, — ganz unmöglich eingegangen werden kann: so enthalten sie doch die bestimmte Andeutung, dass seine allerhöchste Regierung die Form der Transit-Erhebung dem Octroi vorzieht. — In dieser Beziehung glaube ich versprechen zu dürfen, dass man Preussischer Seits, wenn es in gemeinschaftlicher Uebereinstimmung geschehen kann, recht gern freundlich entgegen kommen wird. —

Folgende Voraussetzungen möchten etwa eine billige Grundlage der Einigung über diesen Punkt bilden.

1) An die Stelle des Octroi tritt eine Durchfuhrabgabe, welche in ähnlicher Weise wie bisher in den Niederlanden erhoben wird.

2) Diese Durchfuhrabgabe darf den Handel und die Schifffahrt der Rheinuferstaaten über den Rhein bis in's offene Meer und umgekehrt eben nicht erheblicher belasten, als das Octroi in seiner conventionsmässigen Höhe gethan haben würde.

3) Der Transittarif wird von allen directen und indirecten Durchfuhr-Verboten, welche mit dem Handels-Interesse der Uferstaaten unverträglich sind, gereiniget.

4) Er wird durch einen zu vereinbarenden Prozentsatz vom Werth der Waaren und gleichzeitig durch ein Maximum nach dem Gewicht bedingt, welches an die Stelle des Prozentsatzes tritt, wenn es geringer ist. — Ein Beispiel mag diesen Vorschlag erläutern:

Es sey der höchste Tarifsatz vom Werth der Waare 3 % und das ihn gegenseitig beschränkende Maximum vom Gewicht 50 Cts. pr. Centner: so können vom Centner Indigo 2500 Francs Werth, nicht etwa 3 %-75 Francs, sondern nur 50 Centimes Abgabe erhoben werden. — Eben so würde von 1 Centner Waizen, im Werth von 8 Francs, nur das *Procent*-Maximum von 24 Cents. und nicht der höchste Tarifsatz vom Gewicht à 50 Centimes zu erheben seyn.

5) Es wird hiernach ein- für allemal, in angemessenen Abstufungen, eine Erhebungsrolle entworfen.

Ich habe diese Idee nur hingegeben, um den guten Willen zu bezeugen, ohne dadurch einer besseren Ansicht vorgreifen zu wollen.

Ist dem niederländischen Herrn Bevollmächtigten eine Einleitung dieser Art willkommen: so ersuche ich denselben, um eine bald gefällige nähere Erklärung, die ich dann, wenn sie annehmbar erscheint, nach vorheriger Zustimmung der Mitbetheiligten, meinem allerhöchsten Gouvernement unter dem günstigsten Gesichtspunkte vortragen werde.

Hiebei muss ich allerdings zu erwägen bitten, dass der sehr achtbare niederländische Handelstand, dessen Rechtligkeit, Umsicht, Ordnungsliebe und grosse Hülfsmittel allgemein anerkannt sind, in diesen unbestreitbaren Vorzügen die solideste Bürgschaft für seine Interessen findet, und dass die hohe Regierung jedes vermeintlich neue Opfer, welches sie dem Handel und der Schifffahrt bringt, als eine Vorlage betrachten kann, welche reproduzirend in die Taschen der Landes-Einwohner, und dann wieder auf mittelbaren und unmittelbaren Wegen, im gerechten Verhältniss, in die Staats-Cassen zurückfliesst.

Die von dem französischen Herrn Commissär für sich und im Auftrage des Badischen Herrn Bevollmächtigten in der letzten Sitzung vorgebrachte Note, ist mir noch nicht zu Gesicht gekommen; ich muss mir daher eventuel vorbehalten, etwas darauf zu erwie-

dern, — welches jedoch keinen Einfluss auf *die Richtung*, welche unsere Unterhandlungen jetzt zu nehmen scheint, haben wird.

Ich denke, wir haben im Geiste der Mässigung, des gegenseitigen Vertrauens und der gegenseitigen Achtung begonnen. — Wenn wir in solchem Geiste fortfahren: so werden wir die Gegenwart mit der Vergangenheit versöhnen. —

Pays-Bas. Le Commissaire des Pays-bas se réserve de répondre à la note, que M.r son très honoré Collègue, le Commissaire spécial de Prusse, vient de faire insérer, dès que la traduction lui en sera parvenue, se tenant à cet effet le protocole ouvert.

Après quoi le protocole a été clos et arrèté les jour, mois et an que dessus.

Signé: Büchler.
» de Nau.
» Engelhardt.
» Pietsch.
» de Rössler, Président.
» Bourcourd.
» Delius.

Pour expédition conforme,
Le Président temporaire de la Commission centrale.
de ROESSLER.

Vidit HERMANN.

295tes Separat-Protocoll vom 22. September 1823. §. 1.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, trug der Königlich Preussische Herr Spécial-Commissär auf nachstehende Insertion an, die er sich in dem letzten Protocoll vom 18 September auf die Note der Herrn Commissarien von Baden und Frankreich vorbehalten hatte.

Preussen. Mit Bezug auf den Schluss meiner letzten Abstimmung, erlaube ich mir auf die Note der Herrn Bevollmächtigten von Baden und Frankreich Folgendes zu erwiedern.

Einer für mich unerklärbaren und hoffentlich nicht fortdauernden Stimmung, scheint das Missverstehen oder Missdeuten der Aeusserungen anzugehören, welche ich über den Sinn der Worte bis ins Meer und bis ans Meer, über die Unbekanntschaft der hohen Urheber und Verfasser der Congress-Akte mit den Seerechten, über die Absicht gedachter Herrn Commissarien an jemands Grosmuth zu appelliren, über die Tendenz Ihres persönlichen Benehmens etc. gemacht haben soll. —

Ich müsste den Ernst unseres Berufs verkennen, wenn ich in umständlicher Wiederlegung eine Genugthuung suchen wollte, welche mir der biedere unbefangene Sinn meiner verehrten Herrn Collegen von selbst gewähren wird. Dass sie sich an die mathematische Linie gehalten und derselben Gesundheits-Cordons und Blokade-Gesetze wozu niemand das Recht bestreitet) entgegengestellet haben; während andere für Preussens Meinung sprechende werthvollere Argumente unberührt geblieben sind, nehme ich für eine gute Vorbedeutung. —

Die Mehrheit der Commission hat ihre Ansicht über die Abstimmungen der Minorität aufgeopfert; aber sie kann einen Grundsatz nicht aufgeben, der im Wesen der Geschäffts-Ordnung liegt und den Erfolg unserer Bestrebungen bedingt. Ohne Zweifel steht jedem frei: die Annahme oder Verwerfung eines Atrikels des vorliegenden Entwurfs an Bedingungen zu knüpfen; aber jeder muss klar und vollständig seine Meinung sagen, niemand darf die längst feststehende Reiheordnung umkehren wollen. —

Wenn A sagt: ich stimme für jetzt noch nicht, oder ich will erst hören, wie B sich äussert: so dürfen B. C. D. u. s. w. *vor* und *rückwärts* das nemliche Recht in Anspruch nehmen, wo-

durch wir möglicherweise in den Fall einer Gesellschaft gerathen könnten. Die (sit venia verbis) complimentirend *vor der Thür* stehen bliebe, weil niemand zuerst eintreten wollte. —

Ich glaube am Ende nur missverstanden worden zu seyn. —

Uebrigens kann Preussens Regierung wohl nicht offener und grader, dem Ziele zu dessen Erreichung sie die Bahn gebrochen hat, entgegengehen, als wenn sie auch *die* Stimmen aufruft, welche ihrer Ansicht widersprechen.

Die beiden Herren Bevollmächtigten scheinen ebenfalls einen besondern Werth auf die früher in der Central-Commission gelegentlich vorgekommenen Aeusserungen zu legen; aber ich verstehe nicht: was sie mit der *zwiefachen* Definition des Rheins sagen wollen, wenn hier nicht etwa von dem Unterschiede zwischen der interimistischen Instruction und dem Definitiv-Reglement die Rede seyn soll — worüber wir weiter nicht zu streiten haben. — Ich hätte auf die mir in dem niederländischen Voto vorgehaltene Erklärung vom 8. September 1818 erwiedern können, dass darin die Worte des Wiener-Vertrags »dans tous le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer u. s. w.« *ausdrücklich wiederholt* worden seyen und dass man jetzt nur den *Sinn* dieser Worte in der Art wiedergegeben habe, um das Wiederaufleben des Auslegungsstreits *nach abgeschlossenem* Vertrage unmöglich zu machen; dass also aus jenem Allegat gar nichts für die geäusserte Behauptung folge; aber ich halte es für dringende Pflicht, Alles zu vermeiden, was in unserem Geschäft zu einer rückgängigen Bewegung führen könnte. Meine verehrten Herrn Collegen kennen die Geschichte der 6 jährigen Negoziationen; sie wissen besser, als ich, wie — immerhin gut gemeinte — Einigungs-Versuche sich unter oftmaligem Meinungs-Wechsel planlos hin und her bewegt und das Ziel nur noch weiter gerückt haben. Wenn wir aus *diesem* Geschäftsgange Vortheil ziehen wollen: so *dürfen wir uns nur daran erinnern*,

um darauf nicht wieder zurückzukommen. — Dies ist auch ohne Zweifel die Absicht sämmtlicher höchsten und allerhöchsten Theilnehmer, die sich mit Preussens Regierung vereinigt haben, den Verhandlungen eine *neue* Bahn anzuweisen und sie in *gerader* Linie dem Abschluss entgegenzuführen. —

Noch muss ich ausdrücklich erklären: dass es mir nicht in den Sinn gekommen ist, den geehrten Herrn Commissarien von Baden und Frankreich die Absicht beizumessen, als hätten sie irgend jemandes Grossmuth in Anspruch nehmen wollen. Ich habe nur die Stellung angedeutet, in welche *Preussen* gegen die *Niederlande* kommen würde, wenn es die von dem Grossherzoglich Badenschen Herrn Commissarius gelieferte Deduction seines Unrechts anerkennen wollte. Preussen will nicht auf Discretion negoziren, wo es ein gutes Recht zu haben glaubt. Auch die übrigen Höfe, welche sich bereits für den 1. Artikel des Entwurfs erklärt haben, werden dies nicht wollen. Sie werden mit Preussen bedenklich finden, Forderungen *bittweise* geltend zu machen, welche ohne vollkommen rechtliche Begründung schwerlich *zugestanden* werden möchten.

Wenn ich meinem verehrten Badenschen Herrn Collegen erwiedert hätte, dass eine zugleich mit den ausführlichen Deductionen und mit dem kategorischen Anerkenntniss des Rechts der *einen* und des Unrechts der *andern* Parthey, sich ankündigende Vermittelung in Gefahr gerathe, ihren Zweck zu verfehlen; dass vielmehr der wohlwollende Vermitteler sich auch wirklich in die Mitte stellen müsse: so wäre das zu entschuldigen gewesen. —

Keine meiner Bemerkungen konnte auf irgend eine Persönlichkeit bezogen werden. Ich habe mich dagegen ausdrücklich verwahrt und das Anerkenntniss der *guten Absicht mit Dank* ausgesprochen.

Dem französischen Herrn Commissarius, dessen Erklärung unter dem mir wohlbekannten Gesichtspunkte der besondern Interessen abgegeben war, habe ich mit dem Zeugnisse der Uneigennützigkeit

eine der schönsten Vermittlungs-Eigenschaften eingeräumt und dabei der Bestrebungen seiner allerhöchsten Regierung mit höchster Achtung, ja mit Bewunderung erwähnt. — Wie eine solche Sprache zu verstehen sey, darf ich dem unbefangenen Urtheil des Agenten einer Regierung, deren zarte Verhandlungs-Formen allgemein anerkannt sind, mit sehr grossem Vertrauen anheimstellen. —

Da die beiden Herren Commissarien an meiner Ihnen persönlich gewidmeten hohen Achtung und Ergebenheit gewiss nicht zweifeln: so bleibt mir nur der Wunsch übrig, dass Sie vorstehende Bemerkungen aus dem lebhaft anerkannten Bedürfniss: *alles sorgsam entfernt zu halten, was unsern Verhandlungen eine mit den Gesinnungen unserer allerhöchsten und höchsten Regierungen nicht übereinstimmende Richtung geben könnte, herleiten mögen.*

Baden und Frankreich. Indem die beiderseitigen Bevollmächtigten *gemeinschaftlich*, durch ihre Insertion zum 293. Protocolle, auf die Bemerkungen antworteten, die der Königlich Preussische Herr Special-Commissär als Widerlegung der Meinung entgegnete, welche dieselben *einzeln* zu den Protocollen N.° 290 et 292 abzugeben nach der besondern Einladung ihres sehr geehrten Herrn Collegen, sich beeilt hatten, und indem dieselbe ausdrücklich von der frühern Abstimmung des Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten Umgang nahmen, sind sie lediglich nur dem Anhalt-Punkte und dem Beispiele gefolgt, welches ihnen zum voraus schon und *gemeinschaftlich* die Abstimmung ihres sehr geehrten Herrn Collegen anzudeuten schien.

Aus denselben Beweggründen werden sie denn auch, wie bisher unausgesetzt geschehen, fortfahren, sich in keine weitere Discussion einzulassen oder dazu Veranlassung zu geben, welche nicht in *unmittelbarer* Verbindung mit den in die Protocolle niedergelegten Erklärungen stünde, und sie ergreifen auch diese ihnen neuerdings gegebene Veranlassung, wiederholt *durch die That* zu bewei-

sen, dass ihnen nichts mehr am Herzen liegt, als *ohne Missverständnisse*, die Gesammt-Unterhandlung einer *definitiven* Entwickkelung entgegen zu führen.

Da dieses Verfahren durchaus dasselbe ist, welches die beiderseitigen Bevollmächtigten schon früher bei allem demjenigen, was sie *gemeinschaftlich zu erklären und zu verhandeln* die Ehre hatten einhielten, und da dasselbe einer der ausdrücklichen Verpflichtungen zum Grunde liegt, welche die Wünsche und Absichten ihrer höchsten Committenten ihnen auferlegen, so glauben sie, indem sie auch jetzt wieder sich hiernach benehmen, sich eben dadurch in vollkommener Uebereinstimmung mit der Special-Vollmacht zu befinden, mit welcher ihr sehr geehrter Königlich Preussischer Herr College, in gleicher Absicht, höchsten Orts versehen worden ist; und auf diese Weise werden sie denn auch, hier ganz mit demselben einverstanden und in Erwiederung derselben vertrauensvollen Gesinnungen aufrichtiger Hochachtung, zu deren Bethätigung sie stets bereit waren, das weitere Ergebniss der Unterhandlung lediglich abwarten, welche *nun zu ihrem ausschliesslichen Haupt-Gegenstande zurückgeführt worden ist.*

§. 2.

Pays-Bas. Les dernières observations de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, en tant qu'elles se rapportent encore à mon vote et à mes développements successifs concernant le §. 1. du projet de réglement, ne présentent aucune objection essentielle, qui ne se trouve déjà refutée par mes insertions antérieures aux protocoles séparés.

La question de droit, c'est à dire de la concordance du dit §. 1. du projet avec l'art. 1 de l'acte de Vienne concernant la navigation du Rhin, est épuisée.

C'est en m'appuyant du texte clair du dit Article 1, du sens qu'il présente naturellement et, en tant que besoin serait, de l'interprétation des auteurs de l'acte par des termes plus clairs encore, que j'ai donné la preuve, que cet acte ne s'étend que jusqu'a la mer, c'est à dire jusqu'à son embouchure dans la mer et nullement au de là de cette embouchure et jusqu'en pleine mer, ainsi que le §. 1. du projet en a voulû faire l'interprêtation.

Il en résulte, que l'acte de Vienne, purement fluvial, n'a derogé en rien aux droits maritimes, fondés dans le Droit des Gens, qui appartiennent aux Pays-bas comme ils appartiennent à tous les Etats maritimes à l'égard de leur mer territoriale, et en vertû desquels ils sont maitres d'en accorder l'usage ou de ne pas l'accorder, ou de ne l'accorder que sous certaines restrictions et conditions, en ne prénant conseil que des intérêts généraux de l'Etat et de ceux de son commerce en particulier.

C'est en vertu de ces droits, que donc aussi les Pays-bas sont maitres d'accorder l'usage de leur mer territoriale sous condition de se conformer aux loix de l'Etat sur l'importation, l'exportation, et le transit et en général à toutes les loix qui concernent la navigation et le transport des marchandises dans cette partie de leur territoire.

On s'est refusé de la part des Pays-bas à transiger sur ces droits, que l'acte de Vienne a laissés intacts et qui se trouvent néanmoins confondus dans le projet prussien d'un réglement définitif pour la navigation du Rhin. Mais ce n'est pas, en se maintenant dans l'exercice des droits, dont on ne s'est point depouillé dans un traité, qu'on puisse être censé refuser l'accomplissement de ce traité; ce n'est donc pas aux Pays-bas, que puisse s'appliquer la phrase, qui se trouve dans la derniére dictée au protocole de M.r le Commissaire spécial de Prusse:

»celui qui réfuse l'accomplissement d'un traité ne saurait pas »prétendre cet accomplissement de la part de son co-contractant.

Néanmoins, pour mettre un nouveau poids, à côté du bon droit des Pays-bas, dans la balance et pour tranquilliser les inquiétudes au sujet de l'influence de l'exercice des dits droits maritimes sous le rapport de la perception des droits de transit, j'ai fait connaitre, dans une vue conciliatrice et tendante à faire avancer la discussion du projet vers le but de l'acte de Vienne, qu'après avoir déjà reduit les droits de transit à un taux tellement modéré, qu'ils n'empêchent pas un heureux développement du commerce du Rhin, mon Gouvernement serait encore disposé à maintenir toujours ce taux modéré, c'est-à-dire, pour m'exprimer plus clairement et répondre à une reflexion de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, à maintenir le taux actuel comme maximum, qui ne pourra pas être excédé, mais que les Pays-bas pourront encore diminuer selon l'exigence du commerce et d'après le principe établi par leur nouveau système d'impositions, qui a aussi déjà prèsidé à la confection du tarif actuel, savoir:

» qu'en outre on aura égard à ce que les droits de transit, ajou-
» tés aux autres frais de transport ne rétiendront pas l'étranger
» d'expedier ses marchandises vers ce royaume, mais l'engageront
» au contraire à donner la préférence à cette direction.

Continuant à raisonner dans l'hypothèse d'un Rhin-mer, dans le sens de l'interprétation du projet, qui a voulù étendre indefiniment le Rhin jusqu'en pleine mer, Monsieur le Commissaire spécial de Prusse n'apprécie pas justement la valeur de la nouvelle concession spontanée, dont il est question.

Mais cette hypothèse et cette interprétation se trouvent répoussées en dernier ressort par l'interprètation incontestable des auteurs de l'acte de Vienne, d'après laquelle le Rhin ne va que jusqu'à la mer, c'est à dire, jusqu'à son embouchure dans la mer, et d'aprés laquelle ce qui est au de là de cette embouchure — la mer territoriale des Pays-bas — n'est plus Rhin et reste étranger au dit acte.

Ce n'est donc pas pour *l'usage du Rhin*, pris dans le sens naturel du mot et dans le sens de l'acte de Vienne, que les Pays-bas prétendent percevoir un droit de transit outre les droits, dont il s'agit dans l'art. 3 de l'acte de Vienne; aussi peu veulent-ils faire percevoir ces derniers, par prédilection pour la forme de droits de transit, sous cette forme et sous cette dénomination plutôt que sous celle, voulue par l'acte de Vienne; c'est au contraire, je le repète, *sur l'usage de la mer territoriale* des Pays-bas, qui n'est pas Rhin, que doit porter la perception continuée des droits de transit établis ou à établir par la législation du royaume, ainsi que les autres Etats riverains ont et exercent en partie le droit incontestable d'imposer le transit des marchandises par leurs territoires non Rhin, mais adjacents au fleuve, indépendamment du tarif des droits réglés par les Conventions et perçus lorsqu'elles sont transportées par le fleuve.

La différence qu'il y a entre Rhin et mer, s'étend aussi aux titres de perception des droits pour leur usage; c'est en vertu et dans les bornes de l'art. 3 du traité de Vienne que ces droits seront perçus sur l'un, c'est en vertu du droit de souveraineté maritime, qu'ils seront perçus sur l'autre.

Les idées, qu'offre Monsieur le Commissaire spécial de Prusse *en son particulier*, se reduisent en substance, si j'entends bien, à ce que les Pay-bas veuillent reconnaitre, sous *le rapport du commerce et de la navigation des Etats riverains*, le Rhin prolongé par leur domaine maritime jusqu'en pleine mer, qu'ils veuillent rénoncer en conséquence à la perception des droits de transit comme tels et en vertu du droit maritime pour le transit des marchandises par leur domaine maritime, qui serait transformé en Rhin et à toute prohibition de transit non compatible avec l'interêt des Etats coriverains; que par contre ils pourraient ètendre, proportion plus minus gardée, à la distance au de là de l'embouchure

jusqu'à la pleine mer les droits, qu'ils sont dans le cas de pouvoir percevoir en vertu de l'art. 5 de l'acte de Vienne pour la distance fluviale depuis la frontière des Pays-bas jusqu'à l'embouchure du Rhin et transformer ensuite ces droits en droits de transit à percevoir de la manière pratiquée jusqu'ici dans les Pays-bas.

Je regrette de rétrouver toujours dans ces idées, qui tendent en dernière analyse, à ce que le domaine et l'empire maritime des Pays-bas entrent et se perdent dans la communauté fluviale, l'empreinte de l'interprêtation inadmissible du projet, qui veut faire de la mer territoriale des Pays-bas une continuation du Rhin et en général les prétentions outrées de ce projet avec cette différence, que plus généreuses que ce dernier, elles veulent du moins, en considérant comme Rhin la mer territoriale des Pays-bas, accorder la faculté d'y étendre aussi le tarif des droits à percevoir sur le Rhin et de transformer ensuite ceux-ci en droits de transit et qu'il n'y est question que de prohibitions de transit incompatibles avec l'intérét des Etats coriverains.

Je n'ai pas besoin, de faire rémarquer combien peu encore ces *idées privées* de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse sont compatibles avec *les principes*, *les droits* et *les intérêts*, que j'ai defendus, que je viens de resumer tout-à-l'heure et sur lesquels mes instructions ne me permettent pas de céder, qu'en tant que je l'ai fait connâitre dans ma dernière dèclaration et que je l'ai rappellé ci-dessus.

C'est donc avec une entière confiance dans les sentimens de justice et d'équité, qui animent le Gouvernement de Prusse, et ceux des autres Etats riverains, que j'attendrai les ouvertures, que Monsieur le Commissaire spécial de Prusse et M. M. les Commissaires des autres Etats riverains auront à faire *au nom de leurs très hautes et hautes Cours* en réponse à celles, que j'ai faites, dans une vue conciliatrice, dans la séance du 10. de ce mois, où,

pour montrer à découvert les intentions de mon Gouvernement en faveur de la navigation et du commerce du Rhin, je fis connaître de plus, par anticipation sur le titre 2. du projet, qu'il était aussi disposé, à rénoncer à un tiers du tarif des droits sur les marchandises, qui en vertu de l'art. 3 de l'acte de Vienne et en raison des distances lui compéterait, en ajoutant qu'en conséquence le tarif futur resterait encore au dessous de ce, qui se perçoit actuellement pour droits de pèage.

Tout en avouant, qu'ainsi faisant le Gouvernement des Pays-bas rénoncerait à une partie de son droit à cet égard, Monsieur le Commissaire special de Prusse s'attache à la conséquence accessoire: que moyennant cette rénonciation les droits de navigation futures resteraient au dessous des droits de navigation actuels dans les Pays-bas et produit un calcul, tendant à prouver, qu'au contraire les droits futurs excéderaient considérablement les droits actuels. Mais M[r] le Commissaire spécial de Prusse se méprend sur les intentions de mon Gouvernement.

Son calcul est basé sur la supposition gratuite, qu'en réduisant le *maximum* des péages actuels, qui est de 51 ½ Cts. p. Quintal en amont et en aval, à 30 Cts. en amont et à 20 en aval, on iroit s'en rembourser avec profit, en haussant les *minus* accordés par le tarif des pèages actuels à certaines espèces de marchandises, en y appliquant la gradation des modérations de la convention de 1804, tandis qu'au contraire mon Gouvernement est d'intention de faire valoir la disposition de l'art. 3. de l'acte de Vienne, portant:

» Mais la Commission, qui sera chargée de la confection
» des nouveaux réglemens examinera si leur distinction (celle des
» modérations de la Convention de 1804) en differentes classes
» ne nécessitera pas des changemens encore plus favorables tant
» à la navigation et au commerce, qu'à l'agriculture et aux be-
» soins des habitans des Etats riverains.

Le calcul de Mr le Commissaire special de Prusse, fondé sur une hypothèse aussi erronnée, se trouvant ainsi vicieux dans sa base, je n'ai pas besoin d'entrer dans l'examen de son détail.

J'observe seulement, combien je suis peiné de voir, que M.r le Commissaire spécial de Prusse ait pû se méprendre à un tel point sur les véritables intentions de mon Gouvernement sous ce rapport et combien je regrette, que dans le cas de doute, il n'ait pas préféré de me démander des eclaircissemens ultérieurs au lieu d'aller établir un calcul, qui présente la meilleure et la plus loyale intention sous un faux jour.

Preussen. Die vorstehende Erklärung des niederländischen Herrn Bevollmächtigten ist von der Art, dass ich meiner allerhöchsten Regierung lediglich zu beurtheilen anheimstellen muss: ob noch Hoffnung übrig bleibt, eine freundliche Vereinbarung über die Haupt-Punkte des Reglements-Entwurfs zu Stande zu bringen, oder ob diese Hoffnung, nach so vielen wohlgemeinten Bemühungen nicht weiter genähret werden darf.

Die übrigen Herren Bevollmächtigten ersuchen den Königlich Niederländischen und den Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten, neuere Instructionen bei ihren allerhöchsten Höfen einzuholen, damit die jetzt begonnene Verhandlung bald zu dem Ziele geführt werde, welches kein Theil aufgeben kann.

Hierauf wurde in gemeinschaftlichem Einverständniss ein Termin von 4 Wochen, zu dieser Instructions-Einholung convenirt.

Pays-Bas. Le Commissaire des Pays-bas en se référant expressément à son insertion ci-dessus, ne manquera pas de soumettre, en attendant, les protocoles séparés, rélatifs à la discussion du §. 1. du projet, à sa très haute Cour, à laquelle il doit réserver de juger, sil y a lieu de munir éventuellement son Commissaire de quelques nouvelles instructions.

Après quoi le protocolle a été clos et arrêté les jour, mois et an que dessus.

Signé: Büchler.
» de Nau.
» Engelhardt.
» Pietsch.
» de Rössler. Président.
» Bourcourd.
» Delius.

Pour expédition conforme
Le Président temporaire de la Commission centrale.
de ROESSLER.

Vidit HERMANN.

301tes Separat-Protocoll vom 19. November 1823. §. 1.

Le protocole ayant été ouvert, et reproduction fait de celui de la 295. Séance à l'effet de reprendre la négotiation au point où elle y avait été laissée, Messieurs les Commissairs de Prusse et de Pays-bas ont donné à connôitre, que dans l'intervalle il a été fait entre eux un échange de Notes verbales dans le but d'essayer un rapprochement réciproque: En même tems ils déclarèrent être prêts à remettre copie de ces Notes, en tant que cela n'aurait pas déjà eû lieu, entre les mains du Président de la Commission centrale, pour en donner communication confidentielle à tous les Commissaires.

La Commission centrale les remercia de cette ouverture, et dans cet état des choses il a été resolû, d'ajourner pour le moment, la continuation du Protocole séparé: En même tems M. M. les Commissaires de Prusse et des Pays-bas ont été priés de vouloir bien continuer à communiquer confidentiellement à la Commission les autres notes verbales qui pourraient encore être échangées entre eux.

M. M. les deux Commissaires y ayant consenti, et sur l'observation, qu'ils avaient déjà soumis ou qu'ils allaient soumettre encore à leurs très hautes cours, les notes verbales échangées, et qu'ils attendaient maintenant des instructions pour faire marcher la négociation elle-même, le protocole a été clos et arrêté les jours, mois et an que dessus

Signé : BÜCHLER.
» de NAU, Président.
» ENGELHARDT.
» PIETSCH.
» de RÖSSLER.
» BOURCOURD.
» DELIUS.

Pour expédition conforme,
Le Président temporaire de la Commission centrale.

de NAU.

Vidit HERMANN.

Mayence le 23. Septembre 1823.

Monsieur et très honoré Collègue !

J'ai l'honneur de Vous adresser par suite de Vos ouvertures dans notre conversation d'hier la Note verbale ci-jointe. Je me rends d'autant plus volontiers à Vos désirs, que ma plus grande satisfaction que notre pènible négociation puisse me procurer, sera, d'avoir efficacement contribué à rapprocher nos Cous respectives par la connaissance réelle des Intentions réciproques.

Je m'empresse de Vous réiterer les assurances de parfaite estime personnelle et de considération distinguée.

Le Commissaire plénip. de S. M. le Roi des Pays-bas à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

Signé: J. BOURCOURD.

à

Monsieur le Président de régence Delius Commissaire plénip. special de S. M. le Roi de Prusse près lâ Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

à Coblence

Concernant le projet de réglement définitif pour la navigation du Rhin.

Note verbale.

Il a parû résulter tant des insertions protocollaires de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, que de la conversation qui a eû lieu après la séance d'hier entre lui et le Commissaire des Pays-bas en présence des Commissaires de Bade et de Nassau, par rapport aux moyens d'applanir conciliatoirement les difficultés existantes au sujet du §. 1. du projet de reglement et autres en rapport avec celui-ci, que quoique le Tarif actuel des droits de Transit des Pays-bas soit en général très modéré, il doit y avoir quelques articles, pour les quels on désirerait de la part de la Prusse en faveur du commerce du Rhin un taux plus modéré encore et quelques autres articles, à l'égard desquels on désirerait que la prohibition de transit fût levée, puisqu'on la croit incompatible avec l'intért des Etats corriverains du Rhin.

Le Commissaire des Pays-bas, quoique ses Instructions ne l'autorisent pas ad hoc et qu'il ne puisse aucunement préjuger les in-

tentions de son Gouvernement à cet égard, est cependant trop persuadé, qu'en général rien n'est plus agréable à son Gouvernement, que de connaitre parfaitement les désirs de celui de Prusse, afin de les prendre en considération et d'y déférer s'il est possible, pour qu'il puisse hésiter à engager Monsieur le Commissaire spécial de Prusse à l'instruire en détail des désirs de son Gouvernement sous le rapport et dans le but sus-indiqués.

Le Commissaire des Pays-bas ne manquera pas d'en donner connoissance à son Gouvernement.

Mayence le 23. Septembre 1823.

Monsieur et très honoré Collègue!

En vous transmettant la Note verbale ci-jointe, je me flatte de satisfaire aux désirs exprimés dans Votre dépêche du 23 Septembre dernier, dont la remise a été rétardée par mon absence. — Je partage de bon coeur Votre opinion sur la nécessité d'un rapprochement éfficace de nos Cours respectives, — et j'ose espérer que sous ce point de vue ma reponse Vous puisse être agréable.

C'est à Vous Monsieur et très honoré Collègue, que l'honneur est reservé de préparer une issue heureuse de nos négociations et de réunir les Intérêts de tous les Etats coriverains du Rhin d'une manière digne et convenable. —

Agréez, je Vous prie, les assurances réitérées de mon devouement personnel et de ma considération distinguée.

Le Commissaire de
S. M. le Roi de Prusse
Signe: DELIUS.

Laach ce 8. Octobre 1823.

Note verbale.

Monsieur le Commissaire des Pays-bas ma témoigné le désir de connoitre ceux des articles du Tarif de Transit de son très haut Gouvernement, pour lesquels l'on aspire par prèférence et dans l'intérêt du commerce du Rhin de la part de la Prusse à un taux d'impot plus modéré.

J'ai l'honneur de joindre provisoirement à la présente l'état de ces articles. Quelques uns pourroient y être ajoutés, sur d'autres l'on pourrait passer outre. — Le Gouvernement prussien sous ce rapport, se fera un plaisir de s'entendre avec les autres Etats coriverains du Rhin, pour prendre en considération autant que faire se pourra les intentions et les Intérêts du très haut Gouvernement des Pays-bas. —

L'on pourra à cet égard tomber d'autant plus facilement d'accord, en ce que les modérations désirées, résultent dans le fait du principe, que M.r le Commissaire des Pays-bas a lui même émis, savoir :

> qu'en outre on aura égard à ce que les droits de Transit ajoutés aux autres frais de transport ne retiendront pas l'étranger d'expédier ses marchandises vers ce royaume, mais l'engageront au contraire à donner la préférence à cette direction.

et parceque le très haut Gouvernement des Pays-bas ne tardera pas à récueillir les fruits de ces sacrifices, tant par l'augmentation du Transit, que par la participation plus étendue au commerce et à la navigation du Rhin. —

En général je me permets d'en revenir sur mes propositions contenues au 294 protocole. —

Il sera convenable d'admettre pour tous les articles de transit sans distinction un principe immuable et de fixer un impot calculé d'après le poids au lieu *des pour cents* basés sur des prix toujours chancelans.—

De même il ne saurait exister qu'un seul impot sur le Rhin, — ou *l'Octroi* ou *le Transit.* —

Il dépendra de la convenance du très haut Gouvernement des Pays-bas, de préférer l'un ou l'autre de ces impots. —

Autant que j'ai eû occasion de remarquer les autres Etats coriverains partent du même point de vue.

Quant à la prohibition du Transit, quoique le droit n'en puisse être accordé, je m'expliquerai plus amplement à cet égard, si M.r le Commissaire des Pays-bas veut avoir la bonté, de m'indiquer celles des prohibitions, que son très haut Gouvernement désire être maintenues.

1) Boissons distillées: Eau de Vie.
 » Liqueurs.
 » Rhum.
 » Arrac.
 » Esprit de Vin.
2) Vins.
3) Toiles de coton: blanches.
 » imprimées ou teintes.
4) Sucre, raffiné.
 » brut.
5) Soies: — écrues.
 » ouvrées pour les manufactures.
 » à coudre ou à broder.
 » fleurets.
6) Poudre à tirer.
7) Fil de coton, non tors et non teint, tors et teint.
8) Cuivre: battû en barreaux ronds et carrés etc.
 » fil de cuivre et de laiton.
 » ouvrages de cuivre.
9) Etain, ouvré.
10) Aiguilles.
11) Draps et Casimirs.
12) Coton en Laine.
13) Farine: Vermicelles etc.
14) Tabacs.
15) Viandes, Jambons.
16) Plomb. — mine de plomb.
17) Munitions, boulets de canon etc.
18) Grains de Navette, Colza et de Lin.
19) Verrerie.
20) Toiles, écrues ou blanches.
 » damassées.
21) Tissus de coton, de crins et de laine.
22) Teintures.
23) Soies: — etoffes de soie-satins etc.
24) Rubans de toute espéce.
25) Porcelaine.
 » poterie de grés.
26) Armes et fusils.

27) Ouvrages de mode.
28) Mercerie.
29) Machines de fer.
» mécaniques.
30) Chapeaux de poil.
31) Laine.
32) Fil et fil tors.
33) Drôgues.
34) Anis.
35) Cardamome.
36) Noix muscades.
37) Antofles de girofle.
38) Poivre.
39) Saffran.
40) Vanille.
41) Canelle de la Chine et cassia lignea.
42) Peaux.
» cuirs.
» ouvrages de cuir.
43) Coutellerie.
44) Etoffes de coton.
45) Epingles.
46) Ouvrages d'acier.
47) Produits chimiques.
48) Fer-blanc-fer en tôle.

Mayence le 15. Novembre 1823.

Monsieur et très honoré Collègue!

C'est toujours dans le désir de concourir avec Vous à applanir les difficultés, qui malheureusement entravent encore la marche de notre négociation, qu'en reponse à la note verbale, que Vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 8 Octobre a c. et qui ne m'est parvenue que le 17 du m. m. Jai celui de Vous transmettre la Note verbale ci-jointe. —

Veuiller agréer les assurances réiterées de ma parfaite considération.

Le Commissaire plénip. de S. M. le Roi des Pays-bas à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

Signé. J. BOURCOURD.

à

Monsieur le Chef Président Delius, Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

présent à Mayence.

Note verbale.

Ce n'est que le 17. Octobre d.r que le Commissaire des Pays-bas a reçû la note verbale, que M.r le Commissaire special de Prusse lui a fait l'honneur de lui adresser en reponse à sa note verbale du 25 Septembre d.r

Le Commissaire des Pays-bas a l'honneur d'observer au sujet de cette reponse, ce qui suit:

Ce qui avait donné lieu à la note verbale du Commissaire des Pays-bas du 25. Septembre, c'est que M.r le Commissaire spécial de Prusse dans sa conférence avec le premier, aprés la séance du 22. Septembre et en présence de M. M. les Commissaires de Bade et de Nassau, a laissé entrevoir la possibilité de parvenir, en accordant de la part des Pays-bas en faveur du Rhin, certaines modifications dans leur Tarif de transit, à terminer d'une manière conciliatoire les difficultés existantes au sujet de l'art 1. du projet de règlement définitif et à faire adopter à la Prusse une rédaction de cet article dans le sens du Traité de Vienne.

Ce but était aussi clairement indiqué dans la Note verbale du Commissaire des Pays-bas.

Monsieur le Commissaire spécial de Prusse ayant répondû à l'invitation y contenue, de faire connôitre en détail au Commissaire des Pays-bas les désirs du Gouvernement prussien *sous le rapport* (des modifications du Tarif de Transit) et dans le but indiqué, on serait autorisé à en conclûre, qu'un arrangement à ce sujet ferait atteindre le but, dont il s'agit, si la phrase

»en général je me permets d'en revenir sur mes propositions
»contenues au 294. protocole, —

qu'on rencontre dans la même réponse ne donnait lieu à quelque incertitude, attendû que dans les propositions en question Monsieur le Commissaire spécial de Prusse avait toujours parlé »du Rhin jusqu'en pleine mer«

Nul doute cependant, que si par une nouvelle condescendance, le Gouvernement des Pays-bas pouvait se décider à prendre en délibération les désirs du Gouvernement de Prusse au sujet du Tarif de Transit et à faire de nouveaux sacrifices en faveur du Rhin, ce ne serait qu'avec une parfaite certitude, qu'au moyen d'une telle condescendance, le but proposé sera atteint, c'est-à-dire, que le différend sur le bis an ou bis in das Meer sera abandonné, et que le Gouvernement de Prusse adoptera une rédaction de l'art. 1. du règlement définitif dans le sens du Traité de Vienne.

Le Commissaire des Pays-bas se voit donc obligé d'engager avant tout Monsieur le Commissaire spécial de Prusse à lui faire connoître positivement, *s'il peut donner cette assurance à son Gouvernement?*

Mayence le 16 Novembre 1825.

Monsieur et très honoré Collègue!

Je m'empresse de repondre à la lettre, que Vous m'avez fait l'honneur de m'écrire en date d'hier et que j'ai reçû dans ce moment. —

J'ai pensé qu'il vous serait convenable de mettre à coté pour la moment la question outre fluviale, pour essayer un rapprochement sur d'autres points moins difficiles et de revenir en dernier lieu à la solution du problême de notre négociation. — C'est de point de vue, que je suis parti tant dans notre conversation qui a eû lieu en présence de M. M. nos Collègues de Bade et de Nassau, que dans ma Note verbale du 8 Octobre d^r^. Si telle n'est pas Votre intention et qu'au contraire Vous désirez, qu'avant tout le point outre fluvial soit vuidé, conformément au prétentions de Votre très haut Gouvernement et *sans qu'il puisse* devenir l'objet d'une

négociation ; mes Instructions ne me permettent pas d'accèder à Vos voeux et je n'ose pas même penser à l'admissibilité d'une telle base préliminaire. Néanmoins je conserve encore quelque espoir – eû égard aux rélations amicales, qui existent entre nos Gouvernemens respectifs, et je Vous prie Monsieur et très honoré Collègue de croire à ma bonne volonté, d'applanir les difficultés qui s'opposent à un rapprochement raisonnable et de saisir avec empressément tous les moyens conciliatoires, *compatibles avec l'honneur et avec les Intérêts les plus éssentiels* de mon Gouvernement. — Si Vous consentez à faire valoir dans le même sens l'influence et la confiance, dont Vous jouissez sous plus d'un titre, auprès de S. M. Votre très gracieux Souverain, j'ose éspérer qu'une heureuse issue couronnera nos efforts réciproques.

Veuillez bien, je Vous prie agréer les assurances de ma parfaite considération. —

Le Commissaire de S. M.
le Roi de Prusse.
Signé. DELIUS.

Mayence le 18. Novembre 1823.
9 heures du soir.

Monsieur et très honoré Collègue!

J'ai reçu la lettre dont, en réponse à la mienne du 15. ct. accompagnée d'une Note verbale, vous m'avez honoré en date du 16. ct. Il m'a parû que vous n'avez pas parfaitement compris l'ensemble des intentions, que le contenu de la dite pièce renferme, et pour rectifier le doute j'ai l'honneur de Vous transmettre ci-

joint une Note verbale en réponse à Votre dite dernière, qui j'espère remplira ce but, me référant au contenû.

Veuillez agréer les assurances de ma parfaite considération.

Le Commissaire plénip. de S. M. le Roi des Pays-bas à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

Signe. J. BOURCOURD.

à

Monsieur le Chef Président Delius, Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin etc. etc.

à

Mayence.

Note verbale.

Dans les discussions officielles sur ce que M.r le Commissaire spécial de Prusse appelle la question outre fluviale — le jusqu'en pleine mer de l'art. 1. du Projet de réglement — ce Commissaire s'était beaucoup étendû sur les droits de Transit des Pays-bas.

Aussi dans la conférence entre lui et le Commissaire des Pays-bas, après la séance du 22. Septembre et en présence de leurs Cellègues de Bade et de Nassau, qui eût pour objet la même question outre — fluviale et les moyens conciliatoires de la vuider, Monsieur le Commissaire spécial de Prusse appuya fortement sur la cessation de certaines prohibitions et sur la modération d'autres articles du tarif de Transit des Pays-bas. C'est ce qui porta le Commissaire des Pays-bas à engager M.r son Collègue de Prusse, d'après ses propres désirs, par une note verbale (celle du 23. Septembre d.r) à lui faire connaître en détail les désirs du Gouvernement de Prusse sous le rapport précité et dans le but, explicitement énoncé, d'ap-

planir les difficultés existantes au sujet de l'art. 1. du dit projet — de la question outre — fluviale.

Monsieur le Commissaire spécial de Prusse répondit à cette invitation du Commissaire des Pays-bas, faite dans le but énoncé, par sa Note verbale du 8, arrivée le 17. Octobre d.r et transmissive d'une liste de 48 articles, pour lesquels on aspirait de la part de la Prusse à un taux de Transit plus modéré, se réservant des explications ultérieures au sujet des prohibitions.

Engagé par une nouvelle Note verbale du Commissaire des Pays-bas, en date du 15. Novembre, à s'expliquer avant tout positivement, si au moyen de déférences de la part des Pay-bas aux désirs de la Prusse sous le rapport de la prohibition et de l'imposition du Transit, on pouvait compter d'atteindre le but proposé, d'applanir les difficultés sur l'art 1. du projet de réglement définitif moyennant un amendement de cet article dans le sens de l'acte de Vienne, Monsieur le Commissaire spécial de Prusse vient de répondre au Commissaire des Pays-bas par sa lettre du 16. Novembre: » que s'il désirait, qu'avant tout le point outre — fluvial » soit vuidé conformément aux prétentions de son très haut Gouver» nement et sans qu'il puisse devenir l'objet d'une négociation, ses » Instructions ne lui permettaient pas d'accéder aux voeux du Com» missaire des Pays-bas, et qu'il n'osait pas même penser à l'admis» sibilité d'une telle base préliminaire. «

Le Commissaire des Pays-bas prend la liberté de faire observer à M.r le Commissaire spécial de Prusse, que la note verbale du prèmier du 15 Novembre ct. n'a nulle part exprimé le désir, qu'avant tout le point outre — fluvial soit vuidé conformément aux prétentions de son très haut Gouvernement sans qu'il puisse devenir l'objet d'une négotiation, qu'elle a au contraire exprimé le désir d'obtenir avant tout la certitude de voir vuidé à l'amiable la question outre-fluviale, dans le sens de l'acte de Vienne, si à cet effet le

Gouvernement des Pays-bas, par une nouvelle condescendance, se déciderait à prendre en considération et à satisfaire autant que possible en faveur du Rhin, les désirs du Gouvernement de Prusse sur les points des prohibitions et de l'imposition du Transit des marchandises, qui venant du Rhin ou y allant, transiteraient à l'avenir par la mer territoriale des Pays-bas, objet, qui bien loin d'être hors de la question outre-fluviale, en constitue au contraire la partie la plus importante pour les Etats riverains.

Le Commissaire des Pays-bas a crû devoir faire ces observations et pour le cas possible, quoique peu probable, d'un malentendu de la part de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse et pour le cas que la réponse de ce dernier du 16. ct. doit être considérée comme une réponse négative à la question finale de la Note verbale du Commissaire des Pays-bas du 15. Novembre ct. —

Dans ce dernier cas le Commissaire des Pays-bas régretterait, que l'espoir, que les antécédens avaient dû faire concevoir, de voir applanies à l'amiable les difficultés existantes au sujet de l'art. 1. du projet de Réglement définitif moyennant de nouvelles condescendances de la part du Gouvernement des Pays-bas sous le rapport du tarif de transit, ne se soit pas réalisé encore.

Neanmoins le Commissaire des Pays-bas aime à partager l'espoir, que Monsieur le Commissaire spécial de Prusse conserve, eû égard aux rélations amicales qui existent entre les deux Gouvernements et prie M. son très honoré Collègue de croire à la réciprocité des sentimens, qu'il exprime dans sa lettre du 16. de ce mois.

Mayence le 20. Novembre 1823.

Monsieur et trés honoré Collègue!

Ci-joint je prends la liberté de Vous transmettre une Note verbale en réponse à celle que j'ai eû l'honneur de récevoir de Votre part le 19. ct. — Je désire, qu'elle puisse vous contenter en quelque sorte. —

Aussitôt que Vos Instructions ultérieures Vous permettent de faire avancer nos négociations, je Vous prie de vouloir bien m'en faire part; — En prénant l'engagement réciproque, j'ai l'honneur de Vous offrir les assurances réitérées de ma parfaite considération et de mon dévouement personnel.

Monsieur Bourcourd etc. etc. Signé: DELIUS.

Mayence le 20. Novembre 1823.

Note verbale.

Le Commissaire de Prusse s'est prononcé sur la question de savoir si le différent *bis an ou bis in das Meer* sera abandonné de la part de son Gouvernement avec tant de clarté et de précision, qu'il ne lui reste qu'à s'y référer en répondant à la Note verbale, que Monsieur son trés honoré Collègue des Pays-bas vient de lui faire parvenir le 19. du ct. —

Si la Prusse et d'autres Etats corriverains du Rhin consentent à ce que les Pays-bas conservent des droits de navigation plus forts, que ceux de l'octroi, ils sont bien fondés, de nourrir l'espoir, que le très haut Gouvernement des Pays-bas veuille bien y reconnaitre la preuve manifeste de leur désir, de contribuer éfficacement à un

rapprochement définitif sur le différent précité par des sacrifices non-prévûs dans les Traités de Paris et de Vienne.

La différence d'opinions se rattache toujours à la manière d'envisager le texte et l'esprit de ces Traités, dont Monsieur le Commissaire des Pays-bas cherche, à se prémunir dans le sens le plus convenable aux intérêts de son pays, sans avoir assez d'égards à la question de droit et aux convenances réciproques des co-intéréssés.

Le Commissaire de Prusse en son particulier prie Monsieur son très honoré Collègue, de réflêchir encore sur l'état actuel de nos négociations, et de vouloir bien prendre en considération, qu'il semble être instant de réunir les prétentions de part et d'autre sous un même point de conciliation — chose impossible, si l'on persiste à soutenir comme première condition les conséquences d'une interprêtation restrictive, qui repousse l'application d'un principe libéral et afflige des sentimens nationaux.

Mayence le 22 Novembre 1823.

Monsieur et très honoré Collègue!

Votre très honorée du 20 ct., accompagnée d'une Note verbale, m'est parvenue; — ci-joint j'ai l'honneur, de Vous transmettre par une Note verbale, ma réponse. Je veux bien croire, que vous désirez, que la dite dernière Note de Votre part puisse me contenter, mais si j'en ai bien saisi le sens, Vous sentez Vous même qu'avec la conviction, que je Vous ai si souvent exprimée, cela n'est pas le cas. La communication franche et réciproque, au sujet des instructions, me sera toujours agréable et ne pourra que cimenter notre rélation personnellement amicale, qui du moins diminuera les désagremens, que la question renferme et peut être

par amour pour le bien public, contribuera à les faire disparôitre. Agréez les assurances réitérées de ma parfaite considération et de mon devouement.

Le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas etc. etc.

Signé. J. BOURCOURD.

à

Monsieur le Chef Président Delius, Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse à le Commission centrale pour la Navigation du Rhin etc. présent à Mayence.

Note verbale.

Le Commissaire des Pays-bas vient de récevoir le billet du 20 ct. de M.r le Commissaire spécial de Prusse avec la Note verbale y annexée.

Si après une lecture répétée, il en a bien saisi le contenû, elle semble ne laisser de doute sur ce que la réponse de Monsieur son très honoré Collègue du 16. de ce mois à dû être une réponse négative à la question finale de sa Note verbale du 15. de ce mois. Si l'ensemble de la rédaction de la dernière Note verbale de M.r son très honoré Collègue ne présente point ce résultat, le Commissaire des Pays-bas le prie de l'éclairer sur son précis.

Dans les protocoles N.° 290, 293 — 295 le Commissaire des Pays-bas a réclamé comme amendement de l'art. 1. du projet de réglement définitif, la rédaction de l'art. 1. du Traité de Vienne, dont la clarté n'admet point d'interprétation, d'après le droit des gens, si ce n'est celle que l'art. 19. du Traité lui même en donne par

des termes plus clairs encore. Il ne peut donc que s'y référer et puisque la bonne volonté, que d'après les désirs de M.r son très honoré Collègue il a mise en avant par l'échange de leurs Notes verbales et lettres dans le but d'applanir à l'amiable les difficultés sur l'art. 1. du projet en question, en voulant se prêter à obtenir l'autorisation de travailler à un arrangement sur des condescendances, qu'il devait croire propres à persuader la très haute Cour de Berlin à se désister de ses prétentions interprétatives, n'amène que la négative de la part de Monsieur son très honoré Collègue, il ne lui reste, que de mettre sous les yeux de son Gouvernement l'ensemble des pièces échangées entr'eux et d'attendre ses ordres pour réprendre le fil de la négociation à moins que les Instructions ultérieures de M.r son très honoré Collègue ne l'autoriseraient encore à répondre affirmativement à la question finale de la Note verbale du Commissaire des Pays-bas du 15. de ce mois.

Travailler à un arrangement par des condescendances, sans être assuré d'atteindre, en résultat, le but qui en fait le motif, ne parait pas exigible. —

Mayence le 22. Novembre 1823.

Je Vous prie d'accepter la Note verbale ci-incluse en réponse à celle, que vous m'avez fait l'honneur de me transmettre cejourd'hui. Rien ne me sera plus agréable que de pouvoir Vous donner des preuves de ma bonne volonté, à faire avancer et terminer à l'amiable notre pénible négociation. Soyez convaincû Monsieur et très cher Collègue, que je partage en parfaite réciprocité les sentimens que vous venez d'exprimer à la fin de Votre billet — et veuillez bien accepter les assurances de ma considération très distinguée et de mon devouement.

Monsieur Bourcourd etc. etc. Signé. DELIUS.

Note verbale.

Le Commissaire de Prusse a eû l'honneur de récevoir la lettre de Monsieur son très honoré Collègue des Pays-bas de ce jour, transmissive d'une Note verbale. Il régrette de ne pouvoir donner autre réponse, que celle renfermée dans ses notes précédentes; vû que ses instructions ne lui permettent pas à se départir, quant aux négociations confidentielles, de la marche convenûe lors de l'entrevûe qu'il a eû l'honneur davoir avec M.r son très honoré Collègue des Pays-bas, en présence de M. M. les Commissaires de Bade et de Nassau.

Les prétentions interprétatives de la Cour de Berlin, et de la plupart des Etats coriverains du Rhin conventionnel, sont trop justes et trop essentielles pour que l'on puisse s'en désister; sauf à s'entendre peut-être sur le mode d'application et d'exécution.

Si Monsieur le Commissaire des Pays-bas se trouve autorisé de faire sous ce rapport des propositions détaillées, le Commissaire de Prusse, après en avoir consulté M. M. ses autres Collègues, s'empressera de les soumettre à son très haut Gouvernement.

Mayence ce 23. Novembre 1823.

Monsieur et trés honoré Collègue!

Avec votre billet du 22. ct. j'ai récû la Note verbale y jointe. J'ai l'honneur de Vous accuser réception. Le contenu de la Note me prouvant, que Vos instructions ne Vous permettent point *encore* de terminer notre différent à l'amiable et sur le pied, dont il est question dans mes Notes verbales et ne me trouvant point autorisé à Vous faire des propositions détaillées dans le sens, que Vous paraissez encore le désirer; j'ai l'honneur de Vous informer, que j'ai joint

aussi Votre dite dernière Note verbale aux autres, qu'avec les miennes j'ai mises sous les yeux de mon Gouvernement. Je récueille les sentimens que Vous m'exprimez dans Votre billet en réciprocité des miens, ayant l'honneur d'être avec parfaite considération.

Le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas, à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

Signé: J. BOURCOURD.

à
Monsieur le Chef Président Delius, Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin
à
Mayence.

306tes Separat-Protocoll vom 2. Februar 1824. §. 1.

La séance ayant été ouverte, M. le Commissaire des Pays-bas a fait la déclaration suivante, avec les pièces à l'appui jointes au présent protocole.

Pays-Bas. L'ouverture de la discussion séparée du projet d'un Réglement définitif pour la navigation du Rhin, qui avait été présenté de la part du Gouvernement de Prusse, ayant eû lieu, d'après la proposition conciliatoire de M.r le Commissaire de France, *par forme d'essai et sous la réserve des droits* profluans de l'art. 31. de l'acte de Vienne, le Commissaire des Pays-bas, s'appuyant de l'art. 32. de cet acte, où il est dit:

» il suffit d'observer ici, que les *présents articles* lui (à la Commission centrale) serviront d'instruction et que *les objets, que le réglement devra embrasser*, sont indiqués tant dans le travail actuel, que dans la convention du 15. Août 1804.

déclina d'accepter, pour base de ce réglement, une définition du Rhin telle, que le Projet prussien la proposa, laquelle, en donnant au cours de ce fleuve un prolongement fictif jusqu'en pleine mer, voulût faire considérer la mer territoriale des Pays-bas, comme faisant partie intégrante du Rhin. Il insista sur le maintien de la circonscription du Rhin telle que la nature et l'acte de Vienne la donnent, en considérant comme Rhin le cours de ce fleuve depuis le point, où il devient navigable jusqu'à la mer (art. 1. de l'acte de Vienne.) Le Commissaire des Pays-bas se montra toute fois facile pour ce qui concerne la navigation fluviale sur les embranchemens, le Leck et le Waal, dont le premier seulement pourrait, d'après ce qui a été convenu a Vienne, être considéré comme la continuation du
290. Prot. s. Rhin dans les Pays-bas.

C'est alors, que pour soutenir la circonscription proposée par le projet de reglement, M.[r] le Commissaire spécial de Prusse soutint, que le *jusqu'en pleine mer* du projet exprimait précisement la même chose que le *jusqu'à la mer* de l'acte de Vienne, qui est synonime, comme il a été demontré par le Commissaire des Pays-bas, avec le *jusqu'à son embouchure dans la mer* de l'art. 19. du même acte. C'etait soutenir, que l'idée d'un objet limité par des points déterminés à quo et ad quem n'exclue pas ce qui est au de là de ces termes, que l'idée d'un fleuve embrasse aussi ce qui n'est pas fleuve, une partie de la mer; qu'en naviguant sur la mer circonvoisine des côtes et soumise à la souveraineté maritime des Pays-bas, on navigue sur le Rhin, pour arriver enfin à la conclusion: que, la navigation du Rhin ayant été déclarée libre par l'acte de Vienne, la navigation de la mer territoriale des Pays-bas, en deça de la pleine mer, etait libre aussi.

Il n'a pas été difficile aux Commissaires de Bade, de France et des Pays-bas de refuter cette assertion interprétative de leur Collègue de Prusse. On se réfère à cet égard aux 290, 292 et 293. Protocoles séparés.

Le Commissaire des Pays-bas fit plus.

Dans la note, dont la très haute Cour de Prusse avait accompagné la communication aux différentes Cours de son projet de règlement définitif, il était dit:

» à l'égard *du commerce* des marchandises, qui entrent dans » le Rhin ou qui en sortent du côté de la mer, la Prusse à » un *intérêt commun* avec les autres Etats et elle en a de plus » *un particulier rélativement à la navigation* etc.; «

» Si elle doit *faire des concessions* sur une partie du fleuve, » elle ne peut y acquiescer qu'en tant, qu'elle se verra en » même tems *indemnisée* sur une autre. «

La fin de ce pasage de la note et plusieurs §. §. du projet de règlement avaient assez indiqué les *alternatives*, qui constituent le véritable bût, vers lequel tend une définition du Rhin qui veut créer un nouveau Rhin idéal et y incorporer cette partie de la mer, qui d'après le droit des gens, est du domaine et sous l'empire des Pays-bas.

Le Commissaire de ce royaume crût donc ne pouvoir mieux contribuer à faire apprécier la force des argumens produits, à fin d'engager M.r son Collègue de Prusse à abandonner une définition du Rhin contraire à la nature des choses et à l'acte de Vienne et à s'en tenir à sa circonscription naturelle et conventionelle, qu'en rapprochant spontanément le but, que la dite étrange définition avait en vue et en venant franchement au devant des désirs, que le Gouvernement de Prusse pourrait nourrir par rapport à ce, que le passage suscité de sa note avait qualifié comme étant de *l'intérêt commun* de tous les Etats riverains, pour autant toute fois que ces désirs et leur réalisation seroient compatibles avec les intérêts les plus essentiels, auxquels se rattache l'existence politique du royaume des Pays-bas.

A cet effet il commença par offrir, de la part de son Gouvernement, de ne pas hausser les taux moderés du tarif actuel des droits de transit à l'égard des marchandises, qui venant du Rhin ou y allant, transitent par le territoire maritime des Pays-bas; il y ajouta l'offre, de se contenter, quant aux droits d'octroi à percevoir pour l'usage du Rhin, d'un maximum de 30 Centimes par quintal en amont et de 20 en aval, au lieu de 45 en amont et de 30 en aval que les Pays-bas seraient en droit de percevoir
293. Prot. s. d'aprés l'art. 5 de l'acte de Vienne.

Ces offres n'eurent point l'effet désiré.

» Les autres membres de la Commission centrale prièrent alors » les Commissaires de Prusse et des Pays-bas de demander à leurs » très hautes Cours respectives de nouvelles instructions, afin que la » négociation commencée puisse ètre amenée au but le plutôt pos-
295. Prot, s. » sible, vû qu'aucune partie ne pouvait y renoncer. «

Sur quoi et *parsuite* d'une conférence ultérieure, qui eût lieu, après la séance de la Commission centrale du 22. Septembre d.r entre M.r le Commissaire spécial de Prusse et le Commissaire des Pays-bas honoré de la visite du premier et en présence de M. M. les Commissaires de Bade et de Nassau, le Commissaire des Pays-bas prit sur lui d'ouvrir un échange de notes verbales entre le Commissaire de Prusse et lui, dans le but d'essayer le raprochement désiré. Copies de ces notes verbales furent remises entre les mains du Président de la Commission centrale pour en donner communication confidentielle à tous les Commissaires, communication, que le Commissaire des Pays-bas prie de vouloir regarder dès à
301. Prot. s. présent comme tenant lieu d'une communication officielle de sa part.

Le Gouvernement des Pays-bas, sous les yeux duquel les dites notes verbales avaient été mises, croyant trouver un germe de rapprochement dans celle, que M.r le Commissaire spécial de Prusse avait adressée à son Collègue des Pays-bas avec sa lettre du 8.

Octobre d.r, s'empressa de mettre son Commissaire à même de donner une réponse positive au sujet du contenû de cette note verbale et des démandes de sacrifices qui y étaient faites aux Pays-bas, en faisant connoître à M.r le Commissaire spécial de Prusse les condescendances et les sacrifices ultérieurs, auxquels, d'après les désirs manifestés de la part de la Prusse, comme étant de l'intérêt commun des Etats coriverains et toujours dans le but, de ramener l'objet du règlement dans ses limites naturelles et conventionnelles, le Gouvernement des Pays-bas était disposé relativement à la cessation de la plupart des prohibitions et à des modérations désirées des droits de transit actuels, ainsi qu'en developpant les motifs, pour lesquels on devait régretter de ne pouvoir ceder sur d'autres points démandés.

Le Commissaire des Pays-bas se hâta de remplir les ordres de sa très haute Cour par la note, qu'il eût l'honneur d'adresser à Monsieur le Commissaire spécial de Prusse sous la date du 31. Decembre 1823.

Cette note, dont copie a déjà été remise sous la même date à Monsieur le Commissaire de France, Président temporaire de la Commission centrale, pour être communiquée confidentiellement à tous les membres, le Commissaire des Pays-bas a l'honneur de la produire aujourd'hui officiellement ensemble avec l'etat y annexé et la lettre d'envoi, pour être insérés au protocole separé et de se référer à son contenu, lequel, quelque puisse être l'issue de la négociation, sera toujours une preuve manifeste du désir bien sincère de son Gouvernement, d'applanir d'une manière conciliatoire et honorable pour les parties en diflérend, les difficultés, qui entravent la confection du Réglement définitif préscrit par l'art. 32. de l'acte de Vienne.

Cette insertion au protocole séparé, qui annonce la rentrée dans la voie officielle, est motivée par une lettre de M.r le Com-

missaire spécial de Prusse au Commissaire des Pays-bas en date du 20. Janvier a. c. au sujet de la note du dernier du 31. Decembre 1823, laquelle, sans apprécier *positivement* les nouvelles condescendances des Pays-bas aux désirs exprimés dans sa note verbale du 8. Octobre d^er^ au sujet d'intérêts, qui d'après le passage suscité de la note de la Cour royale de Prusse sont communs aux Etats riverains, parait annoncer, qu'il croit devoir s'abstenir, d'après les Instructions dont il se trouve muni jusqu'ici, d'entrer en détail sur les offres conciliatoires des Pays-bas, tant qu'elles ont pour but, de faire valoir »le jusqu'à la mer« de l'acte de Vienne et d'engager le Gouvernement de Prusse à se désister de sa prétention d'y substituer, dans le reglement definitif, le »jusqu'en pleine mer« du projet, comme si jamais il y eût lieu de supposer, que les offres de sacrifices fussent faites de la part des Pays-bas en vue d'un autre but, que de celui précité en particulier et de l'exécution de l'acte de Vienne en général.

En attendant la réponse officielle que M.^r^ le Commissaire spécial de Prusse sera dans le cas de consigner au protocole séparé, le Commissaire des Pays-bas communiquera confidentiellement la dite lettre de Monsieur son Collègue de Prusse à M. M. les autres Commissaires par l'intermédiaire de Monsieur le Président temporaire.

Ayant la conscience du bon droit de son Gouvernement, appuyé des meilleures dispositions à favoriser le commerce et la navigation du Rhin par tous les moyens compatibles avec l'existence politique du royaume, dispositions, qu'il a manifestées par tant d'offres de sacrifices importans, que les protocoles séparés et la dernière note contiennent et plein de confiance aussi dans les sentimens de justice et de loyauté de la très haute Cour de Prusse, le Commissaire des Pays-bas ne rénonce pas entièrement à l'espoir, que la réponse officielle, que M.^r^ le Commissaire spécial de Prusse sera chargé par sa très haute Cour de donner au protocole, sera d'une nature

plus conciliatoire, que ne l'est la dite lettre de Monsieur son Collègue, en tant qu'elle demande l'abandon de la part des Pays-bas du principe fluvial de l'acte de Vienne (le jusqu'à la mer) et l'adoption du principe ultra — fluvial (le jusqu'en pleine mer) du projet prussien d'un réglement définitif, sauf à s'entendre sur le mode d'application et d'exécution de ce principe.

Si cette espérance aussi venoit à être deçue, le Commissaire des Pays-bas s'attend avec pleine confiance à ce que M. M. ses Collègues des Etats coriverains, pénétrés, comme lui, de cette vérité incontestable, que le réglement definitif à dresser par la Commission centrale doit être basé sur les principes tels, que l'acte de Vienne les a établis, voudront, dans l'intérêt bien entendu du commerce et de la navigation du Rhin lié à l'execution de l'acte de Vienne, réunir leurs moyens d'influence aux condescendances et sacrifices déjà offerts de la part du Gouvernement des Pays-bas, afin d'engager la très haute Cour de Prusse à abandonner la prétention inadmissible d'asseoir le règlement définitif pour la navigation du Rhin sur une base ultra fluviale, en voulant faire prévaloir, sur le »jusqu'à la mer« de l'acte de Vienne »le jusqu'en pleine mer« de son projet et à revenir au principe fluvial du dit acte.

C'est de cette union d'efforts conciliatoires vers le but conventionnel que le Commissaire des Pays-bas attend encore une issue heureuse de la discussion séparée du projet prussien, ouverte par forme d'essai et sous la réserve des droits et obligations, profluans de l'art. 31. d l'acte de Vienne et laissés in suspenso.

CONCLUSION.

La Commission centrale remercie M.r le Commissaire des Pays-bas de la communication officielle de toutes les autres piéces et no-

tes, qui ont été échangés jusqu'ici entre lui et M.r le Commissaire de Prusse. — Les membres de la Commission centrale s'empresseront maintenant de mettre l'ensemble sous les yeux de leurs très hautes et hautes Cours, à l'effet d'accélérer la continuation des négociations, et dans ce but ils invitent M.r le Chef Président Delius à vouloir bien s'expliquer également par voie officielle sur l'ensemble.

Après quoi le protocole a été clos les jour, mois et an que dessus

Signé : Büchler.
» de Nau.
» Engelhardt.
» Pietsch.
» de Rössler.
» Bourcourd.

Pour expédition conforme,
Le Président temporaire de la Commission centrale.

Copie. *Pièce jointe au* 306 *Protocole séparé d. d.* 2. *Fevrier* 1824.

Mayence le 31 Decembre 1823.

Monsieur et très honoré Collègue!

Ayant reçu des Instructions pour répondre positivement à la Note verbale, qu'en date du 8. Octobre dr. Vous me fites l'honneur de m'adresser, j'ai, pour remplir les vues conciliatoires de ma très haute Cour, celui de Vous transmettre une Note signée, me ré-

férant à son contenû et spécialement aussi à ce que Vous y trouverez de personnel. Je nourris l'espoir de voir disparaitre, par une réciprocité d'efforts de Votre part, les difficultés, qui jusqu'ici ont empêché la marche heureuse de notre négociation. Je vous réitére les sentimens d'union et de rapports agréables entre nous, qui peuvent si essentiellement contribuer au succès de nos voeux favorables au developpemont du Traité de Vienne.

(etc. etc. complimens de nouvel an)

Signé. J. BOURCOURD.

Pour copie conforme
Le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas près la Commission centrale pour la navigation du Rhin.
Signé. J. BOURCOURD.

A Monsieur le Chef-Président Delius Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse etc. etc.
à
Trêves.

Pièce jointe au 306. *Protocole séparé d. d.* 2. *Fevrier* 1824.

Note
adressée par le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas à Monsieur Delius Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse près la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

Le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas a, dans le tems, mis sous les yeux de sa très haute Cour la note verbale de Mon-

sieur le Commissaire spécial de S. M. le Roi de Prusse, du 8. Octobre, d.r en réponse à celle, que le premier lui avait adressée le 25 Septembre d.r en conséquence de la conférence, qui eût lieu entr'eux par suite de la visite, dont Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, accompagné de M. M. les Commissaires de Bade et de Nassau, avait bien voulû honorer le soussigné dans l'après-midi de la séance de la Commission centrale du 22. Septembre d.r —

Le contenu de la note verbale en question étant devenû l'objet d'un mur examen de la part du Gouvernement des Pays-bas, son Commissaire vient d'être muni d'Instructions, qui, en le mettant à même d'y donner une reponse positive, prouvent à la fois le désir bien sincère de sa très haute Cour, de ne rien négliger de son coté, pour applanir, d'une manière conciliatoire et honorable pour les parties en différent, les difficultés survenues au sujet du §. 1. et autres §. §. connexes du projet prussien d'un réglement définitif pour la navigation du Rhin.

Pour atteindre ce but, pour engager la très haute Cour de Prusse à se désister de la prétention que font ces §. §. à une libre navigation du Rhin *jusqu'en pleine mer*, le Commissaire des Pays-bas après avoir demontré, lors de la discussion officielle, que cette prétention va au de là des engagemens contractés dans la Convention de Vienne, a déjà fait suivre immédiatement cette réfutation, sécondée par les Votes de M. M. les Commissaires de Bade et de France, d'offres de plusieurs condescendances importantes à l'appui du bon droit des Pays-bas.

C'est dans le même but encore, qu'il vient combler aujourd'hui la mesure des condescendances par les ouvertures, qu'il se trouve autorisé à faire en réponse aux désirs exprimés dans la note verbale en question de M.r le Commissaire spécial de Prusse. —

Cette note accompagna, en prémier lieu, une liste d'articles de marchandises, au nombre de 48, lesquels, d'après l'opinion de

la Prusse, se trouveraient encore assujettis à des droits de Transit trop élevés et réclameraient, dans l'Intérêt du commerce du Rhin, une modération de ces droits. — Se référant ensuite à ses propositions contenues au 294 protocole, Monsieur le Commissaire spécial de Prusse y émit l'opinion, qu'il serait convenable d'admettre pour tous les articles de Transit sans distinction, un principe immuable et de fixer un impot calculé d'après le poids au lieu de pour cents, basés sur des prix toujours chancelans. Il y soutint finalement, qu'il ne saurait être perçu par les Pays-bas, qu'un seul droit, soit droit d'octroi, soit droit de Transit, à leur choix, en ajoutant, quant aux prohibitions de Transit, que quoique le droit n'en pouvait pas être accordé, il s'expliquerait plus amplement à cet égard, dès que le Commissaire des Pays-bas lui aurait fait connaitre celles des prohibitions, que son Gouvernement désirerait maintenir. —

Sa très haute Cour ayant pris en considération le contenû de la dite note et ayant examiné la question de savoir, en combien elle pourrait, dans le but sus — énoncé, se montrer facile à déférer aux différens désirs y exprimés sans perdre de vue les devoirs, auxquels les Etats sont obligés envers eux mêmes et sans faire trop de tort aux intérêts les plus essentiels, auxquels se lie l'existence politique du Royaume, le Commissaire des Pays-bas a l'honneur de faire connoitre ci-après à Monsieur le Commissaire spécial de Prusse le résultat de cet examen important.

I. Pour ce qui concerne les 48 articles, à l'égard desquels on aspire de la part de la Prusse, dans l'Intérêt du commerce du Rhin, à une modération des droits de Transit, il a été reconnu possible de satisfaire ce désir pour la plupart des articles en question. — Le Commissaire des Pays-bas a en conséquence l'honneur de joindre à la présente un Etat, indiquant 1.° les 48 articles dont il s'agit 2.° les droits de Transit auxquels ils étaient assujettis en

1822 — 3.° les droits de Transit actuels 4.° les taux plus modérés auxquels le Gouvernement des Pays-bas est disposé à réduire les droits de Transit actuels de la plupart des dits articles. — La colonne d'observations demande encore au sujet de quelques articles une indication plus précise de la part de M.r le Commissaire spécial de Prusse.

II. Quant à l'opinion de ce Commissaire, qu'il serait convenable:

a) d'admettre pour tous les articles de Transit un principe immuable.

b) de fixer l'impot d'après le poids au lieu de pour cents de la valeur, le Commissaire des Pays-bas à l'honneur d'observer:

ad a) qu'après l'offre déjà faite et maintenue, de ne point hausser le tarif des droits de Transit, le désir exprimé à ce sujet parait concerner la forme plutôt, que l'intrinséque de la chose. M.r le Commissaire spécial de Prusse a parlé au 294. protocole d'un tarif classé. Il s'agirait donc, pour satisfaire ce désir, de diviser le Tarif en classes de sorte que p. e. la 1. classe contiendrait le droit de Transit le plus élevé, la 2. classe le droit de Transit moins élevé, que celui de la 1. et ainsi de suite, avec indication, pour chaque classe, des marchandises, qui y appartiennent. La confection d'un Tarif, classé de la sorte, ne présente pas trop de difficultés, pour ne pas se rendre à cet égard au désir exprimé, si de la part de la Prusse l'on persisterait à le souhaiter.

ad b) Concernant la fixation des droits de Transit d'aprés le poids, le Commissaire des Pays-bas a l'honneur d'observer, que 35 parmi les 48 articles, dont se compose la liste fournie par Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, se trouvant imposés d'aprés le poids, le désir de la Pruse se trouve déjà satisfait pour les $\frac{3}{4}$ des dits articles. Du reste il a été plus d'une fois question, de généraliser ce mode d'imposition,

mais jamais on n'a pû venir à bout, de résoudre toutes les difficultés, que la chose présente dans l'exécution. Aussi lors de la confection du Tarif actuel, on avait pris à tâche, de fixer les droits de Transit d'après le poids, mais on n'a pas tardé a se convaincre, que, pour conserver une juste proportion entre la valeur temporaire des marchandises et l'imposition, tous les articles n'étaient point propres à être tarifés d'après le poids: même parmi ceux, qui se trouvent imposés de cette maniére, il y en a plusieurs, que le commerce désirerait maintenant voir tarifés d'après la valeur. — Il séra donc nécessaire de laisser subsister pour certains objets l'imposition d'après la valeur et de diviser par conséquent aussi le tarif classé, dont il est fait mention plus haut, en deux sections principales, si toute fois on continuera de la part de la Prusse à désirer la confection d'un tarif classé au lieu du tarif alphabétique, actuellement en vigueur.

Ayant rencontré cependant sur la liste de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse quelques articles susceptibles encore d'une imposition d'après le poids, on a eû soin de les indiquer dans l'Etat ci-annexé, ainsi que les droits de Transit calculés d'après le poids.

III. Quant à la l'opinion de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, qu'il ne saurait être perçu par les Pays-bas, qu'un seul droit et que par conséquent ils devraient opter entre le droit d'octroi et le droit de Transit, il est aisé de s'appercevoir, que cette opinion proflue de la prétention d'une libre navigation *jusqu'en pleine mer*. Or, cette prétention a été suffisament réfutée lors de la discussion officielle; il a été demoutré, que l'une et l'autre imposition se fondent sur les droits de souverainété des Pays-bas, lesquels, embrassant également toutes les parties de leur territoire, s'étendent aux rivières et autres eaux navigables de l'Intérieur aussi bien, qu'à la partie maritime du territoire du Royaume; il a

été observé, que le droit de Transit ne se paye point pour l'usage du Rhin, ni ne se perçoit en vertû de la Convention de Vienne, mais qu'il est payé pour l'usage du Territoire des Pays-bas, qui n'est pas Rhin, et que dans l'espèce il se perçoit en vertu de la souveraineté maritime, que S. M. le Roi des Pays-bas exerce sur cette partie de la mer, qui est circonvoisine des côtes, et appartient par conséquent au domaine public du Royaume, tandis que la perception du droit d'octroi se fait en vertû de l'art. 5 de la Convention de Vienne, à laquelle S. M. le Roi a concouru, comme souverain d'une autre partie du Territoire des Pays-bas, c'est-à-dire, de la partie fluviale de ce territoire, que forme le Rhin. — On régrette donc de ne pouvoir céder sur ce point. — Aussi y a-t-il d'autant moins de motif pour y insister du coté de la Prusse, que le maintien, fondé en droit, de ces deux différentes impositions n'est point de nature à entraver le developpement du commerce du Rhin, eû égard aux offres faites

1) de ne point hausser le Tarif actuel, déjà modéré, des droits de Transit et de consentir à des modérations ultérieures,

2) de se contenter, quant aux droits d'octroi, d'un maximum de 30 Centimes, de sorte que pour plussieurs articles le montant des droits de Transit et celui des droits d'octroi, pris ensemble, n'excédera point ou de très peu de chose le montant, auquel, d'après l'idée de M.r le Commissaire spécial de Prusse, s'éleverait un droit d'octroi, qui serait calculé rigoureusement d'après la distance de l'eau navigable depuis Lobith jusqu'en pleine mer, c'est-à-dire jusques là, où le territoire maritime des Pays-bas finit et que donc à cet égard on ne ferait que sacrifier la chose au nom, en adoptant l'idée ci-dessus de M.r le Commissaire spécial de Prusse. —

IV. Reste le point des prohibitions. L'assertion de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, que les Pays-bas n'avoient pas

le droit, de prohiber le Transit de certains articles, découle encore de la même source, que l'opinion, dont il s'agissait sub N.° III. Aussi a-t-elle été réfutée lors de la discussion officielle, où il a été demontré, que le droit de prohibition se fonde sur des droits de souveraineté, auxquels il n'a jamais été rénoncé de la part des Pays-bas, c'est-à-dire sur leurs droits de souveraineté à l'égard de cette partie de leur territoire, qui n'est pas Rhin. —

Néanmoins le Gouvernement des Pays-bas, guidé toujours par le désir d'arriver au but, de terminer d'une manière conciliatoire le différent existant au sujet de l'art. 1. du projet de réglement et des consequences qu'on veut en déduire, s'est occupé de l'examen en combien il pourrait aussi à ce sujet se rélâcher de son bon droit sans compromettre les intérêts les plus essentiels de l'Etat.

Le résultat en est, qu'à l'exception expresse de peu d'articles, savoir: du sel et de la saumure, du thé, du hareng et autres poissons non provenant de la peche nationale et enfin du papier portant les noms ou les marques caracteristiques des papeteries du royaume, il sera possible, d'accueillir pour la plupart des autres prohibitions existantes les désirs, que la Prusse et les autres Etats riverains pourraient manifester rélativement à la cessation de ces prohibitions dans l'Intérêt du commerce du Rhin.

Après ces ouvertures le Commissaire des Pays-bas croit pouvoir s'abandonner à l'espoir fondé, que les concessions et sacrifices, qu'à l'appui de son bon droit, son Gouvernement est prêt à ajouter encore aux offres déjà faites dans le cours de la discussion officielle, contenteront tous les désirs raisonnables et feront atteindre le but, de *persuader* le Gouvernement de Prusse, à se désister de sa prétention à une libre navigation du Rhin *jusqu'en pleine mer*, contraire à la Convention de Vienne.

» C'est à Vous, Monsieur et très honoré Collègue « disait M.r le Commissaire spécial de Prusse dans sa lettre d'envoi de la note

verbale du 8. Octobre d^{er} au Commissaire des Pays-bas » que « l'honneur est réservé de préparer une issue heureuse de nos né- « gociations et de réunir les intérêts de tous les Etats coriverains du » Rhin d'une manière digne et convenable. «

Le Commissaire des Pays-bas croit avoir repondû par les présentes ouvertures à cet appel honorable de M.^{r} son Collègue et se permet maintenant de lui adresser, à son tour, les mêmes paroles.

L'issue heureuse de nos négociations est préparée; c'est à M.^{r} le Commissaire de Prusse, que l'honneur est réservé d'achever l'oeuvre, en se laissant guider par le même esprit de conciliation; aussi le Commissaire des Pays-bas a tous les motifs d'espérer, d'en récueillir la preuve réciproque dans la réponse, que M.^{r} son très honoré Collègue voudra bien faire aux ouvertures qui précèdent.

En tout cas le Gouvernement des Pays-bas en se montrant facile, comme il l'a fait, aux voies de conciliation et prêt à accorder, en sus des engagemens contractés à Vienne, tout ce qu'il peut accorder, sans compromettre l'existence politique du Royaume, dans le but d'arriver à un arrangement amiable sur ce qui fait le sujet de la contestation, aura fourni la preuve, qu'il n'a pas tenu à lui, si contre toute attente ses efforts conciliatoires ne seroient pas couronnés du succès désiré et que l'exécution de l'acte de Vienne éprouverait des retards ultérieurs qui priveraient plus longtems encore le commerce du Rhin de la jouissance des avantages, qui doivent profluer pour lui du dit acte et des fruits de tant de concessions nouvelles, offertes par le Gouvernement des Pays-bas pour arriver enfin à son exécution.

Le soussigné saisit cette occasion pour renouveller à M.^{r} le Commissaire spécial de Prusse l'assurance de sa considération distinguée:

Mayence le 31. Decembre 1823.

Signé: J. BOURCOURD.

Pour copie conforme

Le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas près la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Signé: J. BOURCOURD.

Pièce jointe au 306. *protocole séparé d. d.* 2. *Fevrier* 1824.

ETAT

appartenant à la Note adressée par le Commissaire des Pays-bas à Monsieur le Commmissaire spécial de Prusse, en date du 31. Decembre 1823.

Désignation des articles.	Droits de Transit de 1823.	Droits de Transit actuels.	Taux auxquels le G.t des Pays-bas est disposé à réduire les droits actuels.	Observations.
	f. cs.	f. cs.	f. cs.	N. B.
Acier (ouvrage de) . . .	5 pCt.	1 pCt.	«	
Aiguilles	5 «	1 «	«	
Anis étoilé	5 «	les 100 liv. 1 00	les 100 liv. 0 50	Poids et argent des Pays-bas.
Boissons distillés		le baril 1 50	le baril 0 50	
Canelle de la Chine et Cassia lignea	5 «	les 100 liv. 1 80	les 100 liv. 1 00	
Cardamome	5 «	les 100 liv. 2 00	les 100 « 0 50	
Chapeaux	5 «	1 pCt.	1/2 pCt.	
Coton en laine	5 «	les 100 liv. 1 50	les 100 liv. 1 00	
Coutellerie	5 «	1 pCt.	«	
Cuirs secs	1 «	les 100 liv. 1 00	les 100 liv. 0 50	
— ouvrages de cuirs . .	5 «	1 pCt.	1/2 pCt.	
Cuivre battû en barreaux, ronds ou carrés	les 100 liv. 1 52	les 100 liv. 1 50	les 100 liv. 1 00	
— ouvré	5 pCt.	1 pCt.	1/2 pCt.	
— fil de cuivre . . .	les 100 liv. 4 05	les 100 liv. 2 00	les 100 liv. 1 00	
Draps et Casimirs . . .	5 pCt.	les 100 liv. 5 00	«	
Drogues	5 «	1 pCt.	les 100 liv. 0 50	
Epiceries - Noix muscades .	5 «	1 «	«	
— Antofles de Girofle	5 «	1 «	«	

Epingles	3 pCt.	les 100 liv. 5f 00	les 100 liv. 2 00	
Etain non ouvré	les 100 liv. 0 81	les 100 liv. 1 20	les 100 liv. 1 00	Mr. Delius a dit *ouvré*; probablement a-t-il voulu dire *non-ouvré.*
Fer (ouvrage de) . . .	3 pCt.	les 100 liv. 0 20	«	
Fer-blanc	3 «	les 100 liv. 1 60	les 100 liv. 1 00	
Fil non tors et tors . . .				On ignore, quelle espèce de fil Mr. Delius a en vue.
Fil de coton, non tors et non teint	4 «	les 100 liv. 2 00	les 100 liv. 1 00	
— idem tors ou teint . .	4 «	les 100 liv. 2 50	les 100 liv. 1 50	
Grains de Colsa, navette et lin	pr. Last 1 50	pr. Last 6 00	pr. Last 3 00	
Grains (farine, vermicelle de)	3 «	les 100 liv. 9 00	les 100 liv. 5 00	
Laines	1 à 2 «	1 pCt.	les 100 liv. 1 00	
Machines et mécaniques à l'usage des fabriques et manufactures	3 «	1 «	«	
Manufactures (ouvrages de) .	4 «	1 «	«	
Mercerie	3 «	1 «	«	
Mine de plomb	les 100 liv. 0 60	les 100 liv. 0 60	«	
Minium	3 pCt.	les 100 liv. 0 80	les 100 liv. 0 50	
Modes (ouvrage de) . . .	3 «	1 pCt.	1/2 pCt.	
Munition de guere: armes blanches et a feu de toute espèce telles que fusils etc.	3 «	1 «	1/2 pCt	
— boulets de canon .	3 «	les 100 liv. 0 60	les 100 liv. 0 30	
Plomb en bloc	les 100 liv. 1 01	les 100 liv. 0 80	«	
Poivre	3 pCt.	les 100 liv. 1 00	«	
Poudre à tirer	3 «	les 100 liv. 2 00	les 100 liv. 1 00	
Produits chimiques . . .	3 «	1 pCt.	«	
Rubans de toute espèce . .	3 «	1 «	«	
Safran	la livre 0 20	la livre 0 05	la livre 0 2 1/2	
Sucre brut	3 pCt.	les 100 liv. 1 00	«	
— raffiné	les 100 liv. 3 54	les 100 liv. 2 00	«	
Soies écrues	3 pCt.	les 100 liv. 3 00	les 100 liv. 1 50	
— ouvrées	la livre 0 20	les 100 liv. 4 00	les 100 liv. 2 00	
— à coudre ou à broder .	— 0 40	les 100 liv. 4 00	les 100 liv. 2 00	
— fleuret	— 0 15	les 100 liv. 2 00	les 100 liv. 1 00	
— étoffes de soie, satins .	3 pCt.	1 pCt.	«	

Désignation des articles.	Droits de Transit de 1822.	Droits da Transit actuels.	Taux auxquels le G.t des Pays-bas est dispose à réduire les droits actuels.	*Observations.*
	f. cs.	f. cs.	f. cs.	
Tabac	2 1/2 à 3 pCt.	100 liv. de 0 20 à 5 00		quelles sont les espèces de tabac qu'on a en vue?
Teintures	1 pCt.	1 pCt.	les 100 liv. 0 50	
Terre (ouvrage de) porcelaine	3 «	les 100 liv. 1 00	les 100 liv. 0 50	
— poterie de terre et de grès de toute espèce	3 «	1 pCt.	1/2 pCt.	
Toile de chanvre et lin écrues ou blanchies	écrues 2 pCt. blanchies 4 «	1/2 «	«	
— pour nappes et serviettes, damassées	3 pCt.	1 «	1/2 «	
— de coton blanches .	4 «	les 100 liv. 3 00	«	
— idem imprimées . .	4 «	les 100 liv. 3 50	«	
Vanille	3 «	la livre 0 10	la livre 0 05	
Verres et verrerie . . .	3 «	1 pCt.	1/2	
Viande (Jambon) . . .	3 «	les 100 liv. 1 50	les 100 liv. 1 00	
Vin	le baril 1 00	le baril 1 00	«	

Fait à Mayence ce 31. Decembre 1823.

Le Commissaire de S. M.
le Roi des Pays-bas.

Signé. J. BOURCOURD.

Copie *Pièce jointe au* 306. *Protocole séparé d. d.* 2. *Fevrier* 1824.

Monsieur et très honoré Collègue!

J'ai eu l'honneur de recevoir la note datée du 31 Decembre d.r que vous m'avez fait celui de m'adresser en réponse à la mienne du 8 Octobre dernier.

Si vous croyez, Monsieur, avoir *comblé la mesure* des condescendances faites dans le but (expressément indiqué) pour engager la Cour de Prusse à se desister de la prétation à une libre navigation du Rhin *jusqu'en pleine mer;* je regrette de ne pouvoir point partager Votre opinion. D'après mes déclarations précedentes il était impossible de nourrir l'espoir d'un tel abandon de la part de ma très haute Cour. Les propositions conciliatoires insérées au 294. Protocole ont été faites dans le but clairement énoncé, de voir établi un *seul* droit de navigation pour *l'usage du Rhin jusqu'en pleine mer* et vice versa. Dans ma note du 8. Octobre d.r je suis parti du même point de vue. Mes reponses du 16, 20 et 22 Novembre vous auroient dû convaincre Monsieur et très honoré Collègue de l'inadmissibilité d'une base de négociation telle que *vous continuez à la démander.* Je ne me suis point mépris sur les intentions de ma très haute Cour, qui au lieu de rénoncer à un droit essentiel et bien *fondé*, est irrevocablement déterminée à ne rien négliger pour faire valoir cette liberté de la navigation et du commerce, dont j'ai eu l'honneur de vous entretenir toujours dans le même sens.

Les égards que je dois aux sentimens loyaux d'un Collegue, que j'estime cordialement, me font un devoir de vous faire part sans detour de cette résolution prise définitivement comme résultat d'un mur examen de tous les moyens et rapports développés de part

et d'autre dans le cours de nos discussions. Elle est essentiellement conforme aux principes constamment soutenus et adoptés de commun accord lors de la régularisation des rapports du commerce et de la navigation de l'Elbe et du Weser. Voici en substance la seule réponse, que mes Instructions me permettent de vous donner. Je suis prêt d'en différer l'insertion officielle au protocole, si vous croyez pouvoir effectuer un rapprochement satisfaisant et compatible avec les vues indiquées de mon Gouvernement. C'est alors que j'aurai l'honneur de m'expliquer *en detail* sur le contenû de Votre note très intéressante.

Rien ne me serait plus pénible, Monsieur et très honoré Collègue, que de voir nos délibérations restreintes à la portion conventionnelle du Rhin et privées par conséquent du concours de Vos lumières. Quelle que pourtant puisse être l'issue de nos négociations, je conserverai toujours le souvenir honorable de l'avantage d'avoir eû des rélations avec un homme très respectable et digne de l'estime particulière de ses Collègues.

Veuillez bien agréer, Monsieur, le temoignage de ma considération très distinguée.

A Monsieur Bourcourd Conseiller et.
Commissaire plénipotentiaire de S. M.
le Roi des Pays-bas etc.
à Mayence.

Le Commissaire de S. M. le Roi de Prusse.
Signé. DELIUS.

Pour copie conforme, délivrée confidentiellement à Monsieur le Commissaire de Hèsse, Président temporaire de la Commission centrale, pour en donner communication confidentielle aux membres; — ce 2 Fevrier 1824.

Le Commissaise de S. M. le Roi des Pays-bas.
Signé. J. BOURCOURD.

Nachdem die Sitzung eröffnet war, legte der Königlich Baierische Herr Bevollmächtigte, indem er gleichzeitig als Beilage zum Protocoll die Verbal-Note übergab, welche er dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten am 12. Februar letzthin zugehen liess, nachstehende Erklärung in das Protocoll nieder:

Baiern. Die Verbal-Noten, welche zwischen den Königlichen Commissarien von Preussen und den Niederlanden zu dem Ende bisher gewechselt wurden, um über den Sinn des Art. 1. der Wiener-Convention und über die Redaction dieses Artikels im definitifen Reglement ein Uebereinkommen zu versuchen, kamen zur Kenntniss der Central-Commission. Die letzte verbal-Note preussischer Seits wurde mit einer Erklärung von Seiten des Königlich Niederländischen Herrn Commissairs dem 306. Separat-Protocoll übergeben.

Nach dem Inhalte letzterer Verbal-Note sind die Annäherungen beiderseits über die Hauptfrage mittelst dieses Versuchs nicht weiter gediehen, als sie vorher standen, ja es scheint sogar, dass man sich mehr entfernt, als genähert habe.

Wenn aber die zween ganz entgegengesetzten Meinungen über den Sinn und die Auslegung des ersten Artikels der Wiener-Convention sich nicht in einem gemeinschaftlich vortheilhaften Auskunftsmittel lösen, so steht dem inneren Wirkungskreise der Central-Commission meines Erachtens nichts weiter zu Gebot, als die Entscheidung den allerhöchsten Committenten zu überlassen: welche Richtung die Unterhandlungen, nach allen vergeblich unternommenen Versuchen, ferner nehmen sollen; wobei mein allerhöchster Hof den grossen Zweck und die weisen Absichten nicht aus dem Auge verlieren wird, welche die hohen Wiener-Contrahenten bei Unterzeichnung der Wiener-Convention zu Gunsten des Handels und der Schifffahrt beabsichteten.

Der unterzeichnete Commissarius S.r Majestät des Königs von Baiern, hat in dem Vorschlage und der Zulassung *der freien Fahrt der Rheinschiffe in die See mit eigenen Landeserzeugnissen* — die Interessen sämmtlicher hohen Uferstaaten, in Beziehung des 1. Art. der Wiener-Convention zu vereinigen gesucht, indem hierbei jedem Staate der Eigenhandel gesichert bleibt; der Transit an keiner Gränze Hindernisse findet, der Fiscus an keiner Stelle beeinträchtiget wird; die Gewerbthätigkeit innerhalb jeder Ufergränze keine Störung leidet, und die Uferstaaten somit unter allen Beziehungen überall in die gleichen Rechte eintreten, wie dies der Vertrag voraussetzt, der unter Gleichbetheiligten in Wirklichkeit übergehen soll.

Der Unterzeichnete beehrte sich, diesen Vorschlag, sammt den veranlassenden Beweggründen, seinem Herrn Collegen, dem Commissarius S.r Majestät des Königs der Niederlanden in einer Verbal-Note d. d. 12. Februar l. J. zuerst mitzutheilen, da ihn die Seefrage zunächst angeht; um auf den zu hoffenden günstigen Inhalt seiner Rückantwort, dem Königlich Preussischen Special-Commissär, Herrn Chef-Presidenten Delius *gegründete Veranlassung* zu verschaffen, in den Separat-Protocollen, eine *Erklärung*, *mehr conciliatorischer Art*, geben zu können, als die letzte Verbal-Note an den Königlich Niederländischen Herrn Commissär erwarten lässt.

Der Unterzeichnete hatte alle Ursache, zu erwarten, in dieser Hinsicht an seinem Niederländischen Herrn Collegen eine Unterstützung zu finden, indem durch solche neue Beweise kräftiger Mitwirkung, die Hoffnungen zu einer mehr Conciliatorischen Erklärung des Preussischen Herrn Special-Commissärs gesteigert werden müssten.

Die Antwort des Königlich Niederländischen Herrn Commissärs vom 19. Februar l. J. ist bereits durch Mittheilung ihres Herrn Verfassers an das zeitliche Commissions-Präsidium gelangt.

Der Unterzeichnete findet sich hierdurch bewogen, seine an den Königlich Niederländischen Herrn Commissär unter dem 12 Februar l. J. gerichtete Verbal-Note, gleichfalls zu übergeben, weil eine Antwort nothwendig die Vorlage ihrer Veranlassung erfordert, die blos aus der Ursache, von seiner Seite dem verehrlichen Präsidium noch nicht mitgetheilt wurde, um durch Abwartung gleichzeitiger Antwort von Preussen (zum Special-Protocolle) alles weitern Beweises überhoben zu seyn: *dass der Zeitpunkt, in welchem der Unterzeichnete seine vermittelnde Vorschläge seinem Niederländischen Herrn Collegen übergeben hat, der richtig gewählte, dem Geschäfte und dem guten Willen zur Förderung der Sache wahrhaft angemessen gewesen sey.*

Der Unterzeichnete weiss die Delicatesse zu schätzen, mit welcher sein Niederländischer Herr College die Anwendung eines Widerspruchs *nur auf sich bezieht*, wenn er einen Schritt *thun oder billigen würde*, den der Unterzeichnete *wirklich gethan hat*; allein da man in unsern Protocollar-Verhandlungen über den Entwurf eines definitiven Reglements keine Spur findet, dass sich der Königlich Preussische Special-Commissär mit den von seinem allerhöchsten Hofe aufgestellten Grundsätzen, durch geäusserte persönliche Ansichten in Widerspruch gesetzt hätte, dass folglich auch erwartet werden kann, dass der Inhalt seiner letzten Verbal-Note der Ausdruck der Gesinnungen seines allerhöchsten Hofes sey, und dass wenn keine *neue* Veranlassung sich darböte, gegenseitige weitere Annäherungen zu veranlassen — die zu erwartende Erklärung im Protocoll, sich von jener in der Verbal-Note nicht sehr entfernen könne:

so glaubt der Unterzeichnete seine gute Absicht und die richtige Wahl des Zeitpunktes zur Uebergabe seiner Vorschläge schon hierdurch erprobt zu haben, und schliesst hiermit seine Bemerkungen über den *Neben*-Inhalt der Antwort seines sehr verehrten Herrn Collegen von Niederlanden vom 19. Februar l. J. 22

Der *Haupt*inhalt der Antwort besteht:

1) darinn, dass der Königlich Niederländische Commissär behauptet: was in Hinsicht des 1. Art. der Baierische Commissär als vermittelnd vorschlage, sey bereits von Preussen zugegeben, oder nicht einmal in einer solchen Ausdehnung gefordert worden; dahin gehöre die *Beschränkung* der freien Schifffahrt *nur* zu Gunsten der Rheinuferstaaten, die der Entwurf schon ausspreche: — Man bestehe Königlich Preussischer Seits selbst nicht einmal auf dem Aufhören aller Transit-Prohibitionen. —

2) In Bezug auf die in der conciliatorischen Verbal-Note des Königlich Baierischen Herrn Bevollmächtigten, zu Gunsten der Königlich Preussischen ultra fluvial pretention reproduzirten Aushülfsmittel, bemerkt der Königlich Niederländische Bevollmächtigte, provisorisch und im Allgemeinen, dass als Mitglied der mit der Abfassung des definitiven Reglements für die Rheinschifffahrt beauftragten Central-Commission, er, in dieser Beziehung, keinen andern verbindlichen Vertrag für Niederland anerkennt, und nur denjenigen zu consultiren hat, welcher die die Rheinschifffahrt betreffenden, zu Wien am 24. März 1815 abgeschlossenen und in dem Final-Wiener-Vertrag von 1815 incorporirten particular Artikel enthält; dass es diese Artikel und subsidiarisch die Convention von 1804 sind, welche der Central-Commission als *Instruction* gegeben worden sind (Art. 32 der Wiener-Acte) und dass er jede Folgerung ablehnt, die man *anders woher* ableiten will, um die Ausdrücke des 1. Artikels besagter Akte »bis an das Meer« durch jene »bis in die offene See« zu interpretiren, weil diese Ausdrücke, wenn sie nicht schon an und für sich selbst klar genug wären, ihre Auslegung in den Worten »bis zur Mündung (des Flusses) in das Meer« des Artikels 19 der nämlichen Akte finden würden.

ad 1) Der Unterzeichnete compromittirt auf jene Auslegungen, die der Regierungs-Chef-Präsident Herr Delius in seinen nächsten Abstimmungen nach den Ansichten seines allerhöchsten Hofes geben wird: vertrauend auf seine sorgfältige Prüfung der gegenseitigen Forderungen, welche die Special-Protocolle und die Verbal-Noten enthalten, welche zur Kenntniss der Central-Commission gekommen sind.

ad 2) Wenn der verehrte Herr College der Niederlanden eine Erklärung verweigert, in Betreff der gemachten Ansprüche der Brittischen Gesandtschaft zu Verona, auf den ungehinderten Waarenzug durch das Königlich Niederländische Gebiet, und sich hier blos auf die Wiener-Convention und Wiener-Separat-Artikel, in Beziehung auf die Flussschifffahrt, lediglich beschränken will, ohne einen andern verbindlichen Vertrag für die Niederlande anzuerkennen, und sich darauf hinweisen zu lassen — so scheint dies mit einem bisherigen Verhandlungs-Modus nicht übereinzustimmen, da es demselben vorzügliche Angelegenheit jederzeit war, alle mögliche Auszüge aus Schriften oder aus andern öffentlichen Akten zu seinen Gunsten nachzuweisen, um seine Behauptungen zu bekräftigen.

Niemand stützte sich mehr auf fremde Autoritäten als grade der Königlich Niederländische Herr Commissär zu Gunsten seiner Auslegung der Wiener-Convention.

Man sehe gefälligst die Niederländischen und Preussischen Erklärungen nach, in den Protocollen 292, 293 und 304.

Man findet dort die Autoritäten von Vattel und Eichhoff aufgeführt, — man spricht über den Protocollar-Auszug von Chatillon vom 4. Februar 1814; — von dem französischen Decret vom 21. October 1811, — von dem neuesten Pariser Frieden, als von Beweissmitteln, wie die Worte des 1. Artikels der Wiener-Convention zu verstehen seyen, und gibt sich hierüber zusammenhängende Antworten.

Wenn der Unterzeichnete auf gleiche Weise, der Note der Grossbrittanischen Gesandschaft zu Verona gedachte, ohne des darauf erfolgten Beschlusses und der darauf gebauten diplomatischen Schritte zu erwähnen, so hat er das Selbstbekenntniss damit abgelegt, dass er keineswegs beabsichtigte, diese Negociation in den engeren Kreis der hiesigen Verhandlungen hereinzuziehen. — Aber sie begründet eine für die Rheinuferstaaten wichtige Thatsache; sie beweisst, dass den Europäischen Mächten das Schicksal der Rheinverhandlungen nicht fremd bleibt, dass diese die von Niederland in Mainz aufgestellte Forderungen nicht anerkennen, und dass man die aus dem Pariser Frieden und aus der Congress-Akte herzuleitenden Ansprüche geltend machen will.

Den Schluss oder die Consequenz, die der Unterzeichnete aus der angezogenen Note der brittischen Gesandschaft folgerte, scheint so logisch richtig zu seyn, und die Anwendung desselben zur Bestimmung und Auslegung der Worte des 1. Artikels der Wiener-Convention ist so natürlich, so zusammenhängend mit dem Inhalt der bisherigen Unterhandlungen, dass jede Verweigerung näherer Aufklärung oder des Gegenbeweises den Werth obiger Consequenz steigern muss.

Der Unterzeichnete schmeichelt sich der Hoffnung, dass der Königlich Preussische Special-Commissär seine gute Absicht nicht verkennen werde, die er durch Vorlage seiner vermittelnden Ideen, vorerst bei dem Commissär S. M. des Königs der Niederlanden zu erreichen, beabsichtigte, und setzt sein volles Vertrauen auf den sorgfältigen Eifer und das mühsame Bestreben der beiden Königlichen Commissarien, dass ihre nächsten Protocollar-Erklärungen mehr annähernder Art seyn möchten, als es die bisherigen in den Verbal-Noten gewesen sind, damit die Bestimmungen der Wiener-Convention auf allen Theilen des Rheins, zu gleicher Zeit, ins Leben treten können.

Baden. Der Grossherzogliche Bevollmächtigte nimmt die so eben zu Protocoll abgegebene Erklärung des Königlich Baierischen Herrn Bevollmächtigten, in Erwartung der durch die letzten gemeinschaftlichen Beschlüsse der Central-Commission (Separat-Protocoll N.° 295, vom 22. September, N.° 301, vom 19. November v. J. und N.° 306, vom 2. v. M.) von dem Königlich Preussischen Herrn Special-Commissär vordersamst verlangten offiziellen Aeusserungen zum Separat-Protocolle der Central-Commission über das Ganze der bisherigen Vergleichs-Versuche, lediglich ad referendum, und haltet sich das Protocoll offen, in dieser Beziehung, so wie in gleichmässiger Erwartung der weiteren Erklärungen der übrigen Herrn Bevollmächtigten.

Nassau. Aus der Lage unserer Verhandlung, und da auch die annähernden Vorschläge des Königlich Baierischen Herrn Bevollmächtigten keinen Eingang gefunden, ersehe ich, dass unsere Commission ihr Ende erreicht hat, und die Rheinschifffahrt auf dem bisherigen Weg ihre ohnehin schon zu lange verzögerte neue Organisation, nach den Congress-Beschlüssen, nicht erreichen wird. — Ich halte mir daher das Protocoll nur noch offen, um die Instruction meines höchsten Hofes darüber einzuholen, was ich bei der bevorstehenden Auflössung der jetzigen Versammlung werde zu erklären haben.

Pays-Bas. L'insertion du Commissaire des Pays-bas au 306 protocole (séparé) du 2 Fevrier 1824, qui, pour le motif y énonce — la manière inattendue, dont Monsieur le Commissaire spécial de Prusse répondit par sa lettre du 20 Janvier dernier aux nouvelles condescendances offertes par le Gouvernement des Pays-bas et provoquées par sa note verbale du 8 Octobre d.r — ramena la négociation dans la voie officielle et protocolaire, ayant eû pour suite invitation à M.r le Commissaire spécial de Prusse de la part de M. M. les Commissaires des autres Etats riverains, de vouloir s'expli-

quer également *par voie officielle* sur l'ensemble; il était dès lors indispensable, d'attendre, avant toute chose, cette explication officielle.

C'est ce, que le Commissaire des Pays-bas crût aussi devoir observer à Monsieur son Collègue de Bavière, avec quelques autres réflexions provisoires, lorsque celui-ci, animé par le désir d'écarter, par la voie de conciliation, les difficultés subsistantes entre les Commissaires de Prusse et des Pays-bas, honora le dernier de sa note verbale du 12. Fevrier 1824.

(La note verbale du Commissaire des Pays-bas du 19. Fevrier 1824 à ce sujet a été communiquée confidentiellement au Président temporaire).

Le Commissaire des Pays-bas nourrissait et avait manifesté, au dit 306 prot. sép., l'espoir que l'explication *officielle* de Monsieur son Collègue de Prusse serait d'une nature plus conciliatoire, que ne l'avait été sa lettre du 20. Janvier 1824.

Cette espérance vient d'être deçue par la nouvelle lettre de Monsieur son dit Collègue, datée de Trèves le 24. Fevrier d.r, d'après laquelle sa lettre précédente du 20. Janvier d.r doit être régardée comme *pièce officielle*, renfermant les intentions formellement prononcées de sa très haute Cour, dont il ne lui était pas permis de s'écarter, en ajoutant, qu'il n'avait point à démander d'autres Instructions.

Cette lettre du 24. Fevrier étant nécessairement officielle, puisqu'elle doit donner un caractère officiel à la lettre précédente du 20. Janvier, le Commissaire des Pays-bas n'hésite pas à la communiquer en séance et à en annexer copie à la présente.

Et en se référant à son insertion au 306. protocole séparé, il croit maintenant déjà le moment arrivé (à moins que la Commission centrale ne croira devoir attendre la déclaration protocolaire de M.r le Commissaire spécial de Prusse) où le succès de la négociation ré-

clame la réunion de tous les moyens d'influence des autres Etats riverains à tant de condescendances et sacrifices offerts de la part des Pays-bas, afin de faire un dernier essai de déterminer la très haute Cour de Prusse à l'abandon des prétentions maritimes, telles-que: *définition du Rhin comme s'étendant jusqu'en pleine mer et en conséquence de cette définition, libre navigation du Rhin jusqu'en pleine mer, passible du seul droit de navigation*, prétentions, auxquelles elle veut accrocher l'exécution d'un acte purement fluvial, et qui ne peuvent être concédées par les Pays-bas sans compromettre leurs intérêts les plus essentiels, auxquels se rattache leur existence politique.

C'est de cette union d'efforts conciliatoires de la part des Etats coriverains auprès de la très haute Cour de Prusse, qu'il y a lieu d'attendre encore un heureux développement du germe d'espoir, qui reste pour la réussite de la négociation, tant que la raison, pour laquelle M.r le Commissaire spéciale de Prusse diffère, d'après sa lettre du 24. Fevrier, sa déclaration protocollaire, permet de ne pas considérer les dites prétentions maritimes comme l'Ultimatum de sa très haute Cour et fait entrevoir de la disposition à accueillir des démarches conciliatoires des Etats coriverains auprès d'elle.

Le Commissaire des Pays-bas a crû pouvoir se flatter, que la force des argumens produits dans le cours de la discussion par M. M. ses Collègues de Bade et de France et par lui même, combinée avec les condescendances et sacrifices ultérieurs, offerts de la part de son Gouvernement, pour parvenir à l'exécution de l'acte de Vienne, aurait suffisamment préparé cette union, indispensable dans le moment actuel de la crise, en achevant de fixer aussi l'opinion des autres Etats coriverains en faveur de la cause qu'il a eû à défendre et en leur fournissant des moyens suffisans, pour faire valoir, deconcert ou isolément, les efforts conciliatoires qu'ils seraient disposés à mettre en oeuvre auprès de la très haute Cour de Prusse.

Mais tel ne parait pas être le cas quant à la Bavière, dont le Commissaire, qui dès le commencement de la discussion avait, d'une manière assez prononcée, épousé les prétentions ultrafluviales de la Prusse, ne se montre disposé encore, à faire des démarches conciliatoires auprès de la Prusse, qu'en obtenant du côté des Pays-bas, et pouvant offrir à la Prusse de nouvelles condescendances, de nouvaux sacrifices.

C'est en considérant la note-verbale de M.r le Commissaire de Bavière sous cet aspect, sous le point de vue général d'essais conciliatoires et non pas comme offre d'une médiation formelle, qui pourrait amener des questions et des démandes d'instructions préalables, que le Commissaire des Pays-bas ne se réfuse pas à prendre les ordres de sa très haute Cour, si et en combien il peut encore être déferé aux desirs *implicites*, concernant le tarif et les frais accessoires du transit, que la dite Note verbale renferme, mais *à l'exclusion* de la démande *explicite* et inadmissible, qui a pour objet une navigation du Rhin *jusqu'en pleine mer*.

Il doit se réserver du reste, de s'expliquer ultérieurement, au besoin, sur le contenû de la nouvelle insertion de M.r le Commissaire de Bavière au protocole de ce jour, dont il vient d'entendre la lecture.

France. En attendant la réponse officielle, à laquelle Monsieur le Commissaire spécial de Prusse a été invité par conclusion de la Commission centrale insérée au 306. protocole (séparé), le soussigné croit par ce motif devoir se réserver ses observations éventuelles sur l'ensemble du protocole de ce jour. Cependant il a l'honneur, d'observer maintenant, que l'insertion ci-dessus de Monsieur le Commissaire de Bavière faisant protocollairement mention de la réponse que son très honoré Collègue des Pays-bas a faite à sa Note verbale en date du 12. Fevrier d.r il parait indispensable que cette réponse, quoique déjà communiquée confidentiellement à la Com-

mission, soit également jointe au protocole de ce jour, autant pour la régularité des choses, que pour pouvoir faire juger, en parfaite et entière connaissance de cause, jusqu'à quel point les appréhensions, que Monsieur le Commissaire de Nassau vient d'exprimer, peuvent et doivent être envisagées comme prématurées ou réelles.

En conséquence, le soussigné a l'honneur d'inviter pour sa part, Monsieur le Commissaire des Pays-bas, à vouloir bien consentir à ce que sa réponse à la Note verbale bavaroise, soit également annexée au présent protocole.

PAYS-BAS. Je m'empresse de déférer au désir de Monsieur le Commissaire de France en joignant au présent protocole ma note verbale du 19. Fevrier dernier, donnèe en réponse a celle de Monsieur le Commissaire de Bavière du 12. Fevrier dernier.

HESSEN. In Erwartung der offiziellen Erklärung des Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten zum Protocoll der Central-Commission, nehme ich die Königlich Baierische und Herzoglich Nassauische Erklärungen lediglich ad referendum; und adhärire dem Inhäsiv-Beschluss der Central-Commission.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission, in vorläufiger Erwartung der Erklärung des Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten auf offiziellem Wege über das Ganze des gegenwärtigen Separat-Protocolls, bezieht sich auf ihr Conclusum im 306. Separat-Protocoll vom 2. d. v. M.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahr, wie oben.

Unterzeichnet:	BÜCHLER.	Unterzeichnet:	PIETSCH.
«	von NAU.	«	von RÖSSLER.
«	ENGELHARDT.	«	BOURCOURD.

Für gleichlautende Expedition,

Der zeitliche Präsident der Central-Commission,

Anlage zu dem 310. (*Separat*) *Protocoll vom* 6. *März* 1824.

Mainz den 12. Februar 1824.

Der unterzeichnete Königliche Commissär von Baiern beehrt sich, dem Königlich Niederländischen Commissär Herrn Bourcourd, Hochwohlgebohren eine Verbal-Note zu überreichen, welche zur Absicht hat, die gegenseitigen Anstände vermittelnd zu lösen, welche zwischen den bevollmächtigten Commissarien der Niederlanden und Preussen noch obwalten, über den Inhalt des ersten Artikels der Wiener-Convention und der desfallsigen Redaction desselben, in dem definitiven Reglement für die Rheinschifffahrt. In der Ueberzeugung, dass die Bevollmächtigten von Preussen und Niederlanden, ein gleiches Interesse und gleiche Bereitwilligkeit haben, zur Erreichung des grossen Zwecks, jeden Versuch, der zu dieser Absicht gemacht wird, nicht ungünstig aufzunehmen, darf ich erwarten, dass man wenigstens in demselben mein Bestreben nicht verkennen wird, zur Vereinigung der getheilten Meinungen, den weitern Versuch gewagt zu haben.

Genehmigen Euer Hochwohlgebohren hierbei die erneuerte Versicherung der Verehrung, mit welcher unterzeichnet

Der Königlich Baierische
Commissär,
Gez. von NAU.

An
den Königlich Niederländischen Commissär bei der Central-Rheinschifffahrts-Commission.
Herrn Bourcourd
Hochwohlgebohren.
in
Mainz.

Verbal-Note.

In denen, zwischen den Bevollmächtigen der Niederlanden und Preussen gewechselten Verbal-Noten, die durch das zeitliche Präsidium in fortlaufenden Nummern zur Kenntnisss aller Mitglieder der Central-Commission gekommen sind, werden preussischer Seits zur Erfüllung der Stipulationen des 1. Artikels der Wiener-Convention folgende Forderungen an das Königreich der Niederlanden wiederholt:

I. Die freie Schifffahrt in die offene See und von der offenen See in den Rhein.

II. Der ungehinderte Durchgang aller Waaren-Artikel.

III. Die Erhebung *einer* Art von Transit-Abgaben, seye es unter dem Namen Transit-Gebühr oder Rhein-Octroi-Gebühr, für die durch das Königreich der Niederlanden transitirenden Waaren.

IV. Diese Abgabe erstens nach einem *festen Princip* und zweitens nach dem *Gewichte*, nicht aber in p% des Werthanschlags der Güter zu erheben.

Der Königlich Niederländische Bevollmächtigte antwortete unterm 31. December v. J. im Namen seiner allerhöchsten Regierung auf diese Forderungen und zwar:

ad I. Die freie Fahrt in die offene See und vice versa könne nicht zugegeben werden, nach den in den früheren Protocollen niedergelegten Ursachen, welche von Franckreich und Baden anerkannt worden. — In der Voraussetzung, dass man diese Forderung verzichte, erkläre man weiter:

ad II. Obgleich das Recht der Prohibition, gleich dem vorigen ein Souverainetäts-Recht, hinsichtlich dieses Gebiets-Theils, welcher nicht zum Rheine gehöre, seye, so habe die Regierung sich doch mit der Prüfung beschäftigt, in wie weit sie sich auch in

dieser Hinsicht von ihrem Rechte lossagen könne, ohne die wesentlichen Staats-Interessen zu verletzen. — Das Resultat hievon seye, dass mit ausdrücklicher Ausnahme weniger Artikel, nämlich, des Thee, des Salzes, des Salzlaks, Häringe und andere nicht von der National-Fischerei herkommenden Fischen und endlich des Papiers, worauf die Namen und charakteristischen Zeichen der Niederländischen Papier-Fabriken stehen, es möglich seye, für den grössten Theil der andern bestehenden Prohibitionen, die Wünsche Preussens und der übrigen Uferstaaten, hinsichtlich der Einstellung dieser Verbote zu erfüllen.

ad III. a) Da die Transit-Gebühr weder für den Gebrauch des Rheines bezahlt, noch in Gemässheit der Wiener-Convention erhoben werde; b) diese Transit-Gebühr bei der gegenwärtigen Versicherung, sie nicht zu erhöhen und noch fernere Verminderungen zu bewilligen, die Entwikelung des Rheinhandels nicht erschwere; c) die Octroi-Gebühr aber das Maximum von 30 Centimen nicht übersteigen solle, folglich bei Summirung der beiden Abgaben, dasjenige nicht oder nur um weniges übersteigen dürfte, was von dem Königlich Preussischen Special-Commissär als Octroi-Gebühr für die Distance des Fahrwassers von Lobith bis in die See, als Erhebungs-Gebühr in den Niederlanden berechnet werde, so scheine es allerdings, man beabsichtige durch dieses Begehren die Sache dem Namen zu Gefallen aufzuopfern.

ad IV. Wenn der Königlich Preussische Bevollmächtigte zur Aufstellung eines festen Princips bei Regulirung der Transit-Abgaben und eines Maximums derselben, den von ihm im 294 Protocoll vorgeschlagenen Classen-Tarif wünsche, so stehe der Ausführung kein besonderes Hinderniss im Wege, nur müsse alsdann in Beziehung auf die Besteurung des Werths gewisser Güter, der Classen-Tarif in 2 Hauptsectionen zerfallen, weil die Bestimmung des Tarifs nach dem Gewichte doch nicht für alle Waaren passe, ob man

gleich Bedacht genommen, der Tarifirung nach p % des Werths, soviel als thunlich gewesen, auszuweichen.

Der Königlich Preussische Special-Commissär in Erwägung ziehend, dass alle übrige Nachgiebigkeit der Regierung der Niederlanden nichts fruchte, wenn sie die freie Fracht in die See zu versagen sich berechtigt glaube, unterliess es in Ansehung der drei letzten Punkte zu antworten und beschränkte sich in seinem letzten Schreiben vom 20. Jenner l. J. auf die Erklärung, dass man Preussischer Seits von den Ansprüchen der freien Fahrt bis in das offene Meer nicht abstehen könne.

Nach den unter dem 2. Februar l. J. von dem Königlich Niederländischen Commissäre in dem Protocoll gemachten Bemerkungen über das Schreiben des Herrn Chef-Präsidenten Delius, erwartet ersterer in der offiziellen Erklärung, die der preussische Special-Commissäre als Resultat der gewechselten Verbal-Noten dem Separat-Protocolle der Commission übergeben wird, Annäherungen mehr conciliatorischer Art, als das gedachte Schreiben enthält.

Es ist sehr wesentlich, dass man sich über einen Punkt definitif vereinigt, der zu den wichtigsten des ganzen Vertrags gehört, in Erwägung: dass bei ferner dissentirenden Meinungen das gemeinschaftliche Interesse zu sehr leidet, und die übrigen Rheinuferstaaten in die Nothwendigkeit versetzt werden; bei Beendigung der fruchtlosen Unterhandlungen über den 1. Artikel des Entwurfs, ihre durch die Wiener-Convention erworbenen *übrigen* Rechte einsweilen in Anspruch zu nehmen, da diese nicht aufgegeben werden können, weil sie dem allseitigen Interesse der conventionellen Uferstaaten zum Betriebe der inneren Schifffahrt und des Handels so wesentlich sind.

Was aber die freie Fahrt in die See betrifft, so können die Uferstaaten des Rheins auf dieses, in dem Pariser Frieden und der Wiener-Convention erworbene Recht um so wenigerverzichten,

weil die Staaten an der Elbe und Weser wirklich schon zu dessen Besitz gelangten. Den nördlich und östlichen Ländern von Teutschland steht der freie Verkehr mit allen Seestaaten offen. — Sie können mit ihren eignen Schiffen dahin fahren. — Grossbrittanien hat Niederlags-Plätze für fremde Waaren angeordnet; die inländische Erzeugnisse Teutschlands können dort einen grossen Markt finden. Diese Vortheile würden dem südlichen und westlichen Teutschland entgehen, wenn die Nordsee für die Schiffe der Rheinstaaten geschlossen bliebe.

Die Tractate der Elbe- und Weser-Schifffahrt sind auf die nemlichen Grundlagen des Pariser-Friedens und der Wiener-Convention negocirt worden, nach welchen das Rheinschifffahrts-Reglement geordnet werden soll. — Wenn sich das Königreich der Niederlanden in keiner dieser Grundlagen sein Seerecht ausdrücklich vorbehalten hat, — so sprechen schon die Tractate der Elbe- und Weser-Schifffahrt offenbar gegen die geschlossene See in den Niederlanden. —

Die Eröffnung der niederländischen See ist neuerlich in Verona reclamirt worden, damit nicht ferner dem freien Handel über den Rhein, Durchgangs-Verbote an der Niederländischen Seegränze entgegen stehen.

Wenn nun der Königlich Niederländische Bevollmächtigte bei Beantwortung der letzten Preussischen Note behauptet, das Recht der Prohibition gründe sich auf das der Krone zustehende Seerecht; so kann dieses Souverainetätsrecht nicht angefochten werden, als unter der Voraussetzung, dass man sich desselben im Pariser Friedensschluss oder bei Unterzeichnung der Wiener-Congress-Akte vom 24. März 1815, die den Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 zur Basis hatte, von Seiten der Niederlanden begeben habe, — wie dieses nicht anders aus der Note erhellet, welche der Herzog von Wellington dem Congress zu Verona übergeben hat.

Diese Note lässt mir wenigstens keinen Zweifel übrig, dass in Wien oder Paris von Begebung des Niederländischen Seerechts die Rede gewesen seyn müsse. Ich bin zwar jederzeit bereit, die nähere Aufschlüsse, die zur Erörterung eines so wichtigen Gegenstandes dienen können, zu vernehmen, um sie meinem allerhöchsten Hofe vorzulegen.

Nach meiner gegenwärtigen Ueberzeugung ist aber der Sinn des 1. Artikels der Wiener-Congress-Akte in jeder Beziehung, das ist, sowohl in Hinsicht auf den Handel, als auch auf die Schifffahrt dadurch klar und deutlich. —

Man bleibt der Wiener-Akte getreu, wenn man den 1. Artikel derselben *wörtlich* in das definitive Reglement unter der Voraussezzung (und Zusage der Königlich Niederländischen Regierung) überträgt, dass die Rheinischen Schiffe mit ihren inländischen Erzeugnissen in die See und mit Rückfracht wieder in den Rhein einlaufen können, ohne dass irgend einem Handelsartikel ein Durchgangs-Verbot entgegen steht.

Der Niederländischen Regierung bleibt die Bestimmung der Vorsichtsmaassregeln überlassen, dass die Flagge der Reinuferstaaten nicht missbraucht werde, und der Transit-Handel ihre innere Gewerbthätigkeit nicht gefährde.

Auf diese Weise werden nur zu Gunsten der Reinstaaten, die Umschlagsrechte in den Seehäfen aufgehoben, wie die übrigen Rheinuferstaaten ihre Umschlagsrechte zu Gunsten der Niederlanden an allen übrigen Punkten des Rheins aufheben, und der 7. Punkt (der 114 Artikel der Wiener-Congress-Acte) jener Artikel, welche die Schifffahrt auf den Flüssen betrifft, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, geht auf dem ganzen Rhein in Erfüllung, der wörtlich so lautet:

» *Nirgends* können neue Stapel oder gezwungene Umschlagsrechte » errichtet werden; was die schon bestehenden betrifft, so sollen

»solche nur *in dem Falle* beibehalten werden dürfen, wenn *unab-*
»*gesehen von Orts-* und *Landes-Interesse* die Uferstaaten sie
»als der Schifffahrt und dem Handel im Allgemeinen nöthig oder
»zuträglich erachten würden.«

Die Niederländischen Umschlagsrechte in den Seestädten sind ungezweifelt unter allen Beziehungen und jetzt noch insonderheit den Freiheiten der Elbe- und Weser-Schifffahrt gegenüber, dem Rheinhandel die nachtheiligsten, sie können bei Aufhebung der übrigen Umschläge am wenigsten bestehen.

Da alle Bemerkungen, welche der Königlich Niederländische Bevollmächtigte in mehreren Protocollen über die Hindernisse des Handels und der Schifffahrt auf dem conventionnellen Rheine so gründlich auseinander gesetzt hat, ihre höhere Anwendung, in den Niederlanden finden, so liefern diese Bemerkungen nur ein schwaches Bild, wenn man jene Erschwerungen damit vergleicht, die unsern Handel mit dem Auslande auf dem Niederländischen Gebiete hemmen und niederdrücken.

Sollten in den Seestädten der Niederlanden die mit dem Umschlage der Güter verbundenen Formalitäten und Kosten ferner bestehen, (vide die Beilage in Betreff der Nebenlasten und der zu hohen Zollgebühren) und der Umschlag dort nicht eben so ungehindert geschehen können, wie dies nach Vorschrift der Wiener-Convention auf den übrigen Theilen des Stromes erwartet wird, so muss die Zulassung der freien Fahrt in die See und rückwärts für unsern Handelsverkehr mit dem Auslande, das nothwendigste Bedürfniss bleiben, da die Regulative über die Elbe- und Weser-Schifffahrt alle Beschwerden ähnlicher Art völlig beseitigt haben. —

Wenn die Königliche Regierung der Niederlanden zur Begünstigung des rheinischen Handels von dieser Seite, noch manchen Wunsch zu erfüllen übrig lässt, so muss man auf der anderen Seite mit Dank die offene Sprache und Bereitwilligkeit erkennen, mit

welcher der Königlich Niederländische Bevollmächtigte sich bereit zeigt, über die in der Verbal-Note vom 31. December v. J. an den Königlich Preussischen Chef-Präsidenten Herrn Delius unter N.° 2. 3. 4. bezeichnete Anstände in nähere Ausgleichungen einzulassen. — Da die Aufstellung eines festen Princips zur Regulirung des Tarifs überall für nothwendig befunden worden ist, und die Erhebung des Zolls nach dem Gewichte der Waare auch schon an vielen andern Orten zu Land und zu Wasser keine Schwierigkeiten gefunden hat, so kann auch auf dem Königlich Niederländischen Rheine die Ausführbarkeit versucht werden. — Ueber diese Punkte scheint eine Vereinigung keinen bedeutenden Schwierigkeiten unterworfen zu seyn.

Wenn die Vorschläge des Königlich Preussischen Special-Commissärs dahin gerichtet sind, der Königlich Niederländischen Regierung einen höhern Tarif zu verwilligen, als der Niederländische Distanzen-Tarif im Entwurf ausweisst, so scheint bereits aus dem Gesichtspunkte des Niederländischen Handels-Interesse, die Entscheidung vorausgegangen zu seyn, dass man auf solche pecuniäre Vortheile weniger Rücksicht zu nehmen gedenkt.

Dieser Umstand bestärkt mich in der Ueberzeugung, dass es nicht in der Macht der Central-Commission steht, an irgend einem Punkte des Rheins, den in der Convention von 1815 vorgeschriebenen Distanzen-Tarif abzuändern. Aber zu Gunsten des Königlich Niederländischen Distanzen-Tarifs bemerke ich: dass der in dem Entwurf ausgeworfene, nur bis zu den Seestädten berechnet ist; dass er aber weiter vorwärts berechnet werden muss, und dass für diesen Fall der Niederländischen Regierung ein bedeutender Zuschuss gehört, dessen Ertrag mit derjenigen Summe, die der Königlich Preussische Special-Bevollmächtigte als Vermehrung des Zollertrags anerkennt, auf eine gleiche Höhe steigen dürfte.

Meine allerhöchste Regierung findet es auf solche Weise dem Tractat nicht zuwider, der Königlich Niederländischen Regierung entweder eine solche verhältnissmässige Quote der Rhein-Octroi-Gebühren oder (wie diess zu Gunsten der Elbe-Schifffahrt mit Beseitigung der hannöverischen Seezölle geschehen ist) einen mässigen nicht nach p$\frac{0}{0}$ des Werths, sondern nach den Normen des Rhein-Octroi zu bemessenden unveränderlichen und alle Durchfuhr-Verbote ausschliessenden Transito-Zoll zu verwilligen.

Aus den Protocollar-Erklärungen der Commissarien von Preussen und Niederland kann man die ungezweifelte Folgerung ziehen, (wie auch nicht anders zu erwarten war) dass nirgendswo ein pecuniäres Interesse zur Richtschnur diente, und dass, selbst bei divergirenden Meinungen, jeder Theil nur den grösseren Handels-Vortheil in's Auge fasste.

Auf diese Vordersätze mich beziehend, erlaube ich mir die Schluss-Bemerkung zu machen, dass der Activ-Handel der Niederlanden über den Rhein bei der offenen See für unsere inländische Erzeugnisse nicht leiden kann. Die wenigen Produkte, welche wir über den Rhein nach der See senden, sind für den holländischen Zwischenhandel ohne Belang. —

Dagegen sichert von Jahrhunderten her die Rechtlichkeit, prompte Bedienung und die Billigkeit der Waaren-Preise, den Niederländischen Handels-Häusern den Vorzug des Handels über den ganzen Rhein mit überseeischen Producten.

Baiern bezieht seit undenklichen Zeiten seine Waaren von daher über den Rhein und Main. Seine Handelsstädte stehen in engem Verkehr mit den niederländischen Seestädten und es ist keinem Zweifel unterworfen, dass gerade der freiere Verkehr, die Bande zu gemeinschaftlichen Handels-Vortheilen noch enger schliessen werde.

Die Handelsstädte der übrigen Uferstaaten befinden sich in gleichem Falle, so, dass die unbedeutenden Rückfrachten der

rheinischen Schiffe den grossen niederländischen Handel nicht stören können; da die begehrte Vergünstigung bei der übrigens noch völlig unsicheren Seefahrt unserer reinischen Schiffe, nur darauf berechnet ist, den Abzug der inneren Erzeugnisse nicht zu hemmen.

Hierauf stützt der unterzeichnete Bevollmächtigte seine weitere Hoffnungen: dass man sich vereinigen möge, zur Redaction des 1. Artikels mit den Worten des Wiener-Vertrags, unter Begünstigung der freien Fahrt der Rheinschiffe der respectiven Uferstaaten in die See und des freien Handels aller Nationen.

Sollte mein Antrag, zu welchem mich meine Instructionen autorisiren, und welcher zwischen den gegenseitigen Forderungen von Preussen und den Niederlanden eine vermittelnde Annäherung begründen könnte, eine günstige Erklärung des Königlich Niederländischen Commissärs zur Folge haben, so zweifle ich nicht, dass auch der Königlich Preussische Special-Commissär, nebst den übrigen Mit-Commissarien, zur Erzielung eines erwünschten Resultats, ihre fernere Bereitwilligkeit nicht versagen werden.

Beilage
zur
Verbal-Note.

Die Nebenabgaben in Holland sind ausser dem Lagergeld, Commissions-Gebühren etc.

1) Das sogenannte Syndicat oder ein Additionalzoll von 15 p% auf dem Betrage der Transit-Gebühren; eine Auflage, die schon durch die frühere Commissions-Verhandlungen bekannt ist.

2) Die Plombage aller durchgehenden Waaren — eine Abgabe, die nicht etwa, wie man zu glauben geneigt seyn könnte, blos

als eine Bezahlung für die verwendet werdende Bleye, sondern als eine wirklich weitere Besteuerung des Transits angesehen werden muss, wie solches denn genügsam aus dem Umstande erhellet, dass dieselbe bisher nicht allein nur von denjenigen Gütern entrichtet werden musste, die plombirt wurden und plombirt werden konnten, sondern auch von denjenigen, die nicht plombirt wurden und ihrer Natur nach, auch gar nicht plombirt werden konnten, z. B. Blei, Kupfer, Zinn in Blöcken, Farbeholz in ganzen Stücken und anderen dergleichen Artikeln. — Da aber die Kosten der Plombage gewöhnlich als gering und unerheblich betrachtet und deshalb nicht hinlänglich berücksichtigt zu werden pflegen, so mag es dienlich seyn, durch die nachfolgenden wenige Beispiele, deren Zahl leicht ansehnlich zu vermehren wäre, darzuthun, dass sie, weit entfernt, als geringfügig übergangen werden zu können, auf eine grosse Menge Artikel, vielmehr einen höchst bedeutenden Gegenstand ausmachen.

Es muss nemlich, nach dem Gesetz, an einen Sack, Ballen oder Kistchen ein Blei, an jedes Fass 2 Blei angelegt, für jedes Blei aber 3 Stüber und noch 3 Stüber extra für eine jede besondere Parthie Waaren vergütet werden, und beträgt die Verbleiung demnach auf Piement, den Sack von circa 90 ℔ zu 56 fl. angeschlagen ca. $\frac{3}{8}$ p %.

Blech, das Kistchen im Durchschnitt zu 27 fl. angeschlagen
ca. $\frac{5}{8}$ p %

Sajo, den Sack von ca. 120 ℔ zu 18 fl. angeschlagen
ca. $\frac{7}{8}$ p %

Bergerthran, die Tonne zu 32 fl. angeschlagen
ca. 1 p %

Curcuma, den Sack von ca. $\frac{1}{4}$ Centner zu 12 fl. angeschlagen
ca. 1 $\frac{1}{4}$ p %.

Ist nun aber diese Abgabe, womit der Transit durch Holland auf dem Rheine sich noch ausser dem Zolle und Sindicat beschwert findet, schon lästig genug an und für sich selbst, so muss sie dieses noch um so mehr werden, wenn, nach der Ermässigung der Transit-Rechte, welche die Niederländische Regierung zu bewilligen geneigt ist der Durchgangszoll von vielen Waaren nur auf $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ p% gesetzt wird, und es dann doch ein höchst aufffallender Missstand seyn würde, wenn neben einem Zolle von $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ p% einer sich bis auf 1 $\frac{1}{4}$ p% erhebenden Verbleiungs-Gebühr, Platz eingeräumt werden wollte. Es soll damit zwar keineswegs der holländischen Regierung das Recht bestritten werden, alle diejenigen Vorsichtsmaasregeln zur Sicherung ihrer Consumo-Zölle zu treffen, die sie zu diesem Zwecke geeignet erachten mag, allein sie kann und darf die tractatengemäss freie Schifffahrt darunter nicht leiden lassen, und die Plombage muss desshalb entweder unentgeltlich verrichtet oder gänzlich aufgehoben werden, so wie solches in Preussen der Fall ist, wo zwar alle Güter, die zu Lande transitiren, verbleit werden müssen, die Güter jedoch, die auf dem Rheine verführt und zu Cöln umgeladen werden, von dieser Formalität völlig befreit sind.

Nach Betrachtung dieser beiden Punkte bleibt nun noch zu bemerken übrig, dass erst nach deren Beseitigung, eine Abänderung der Transitzölle von Nutzen seyn und der Zweck der Wiederbelebung des bereits so sehr verringerten Güterzugs auf der Rheinstrasse erfüllt werden hönne.

Die Reductionen, welche die Niederländische Regierung, vermöge der unter'm 31. December 1823 an den Preussischen Special-Commissär bei der Rheinschifffahrts-Commission in Mainz addressirten Note, sich bereitwillig erklärt hat, auf verschiedene Artikel zuzugestehen, räumen zwar allerdings hie und da einige Erleichterung ein, sie lassen jedoch noch manches zu wünschen übrig,

und wenn der obenerwähnte Zweck nicht verfehlt, statt erreicht werden soll, so müssen nothwendig auch für die nachbenannten Waaren, folgende gemässigtere Durchgangs-Zölle eintreten, nämlich von:

1) entweder 50 Cts. pr. 100 ℔ niederländisch oder $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für rohe Baumwolle,* grosse Parthien Baumwolle sind in der letzten Zeit dem Rheinhandel entzogen worden, und mussten wegen des zu hohen holländischen Zolls, ihren Weg über Hamburg und Bremen nehmen.

2) $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für Zinn in Blöcken (étain non ouvré.)

Bei diesem Artikel, der im Handel nur einen äusserst geringen Nutzen darbietet, muss um so mehr auf möglichste Erleichterung gewacht werden, da die Concurenz des sächsischen Zinns dem Absatze desselben häufig in den Weg tritt.

3) $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für verzinntes Blech. Der bisherige sehr bedeutende Zoll, ist diesem für die Rheinschifffahrt so wichtigen Artikel äusserst hinderlich gewesen. Die Rheinschifffahrts-Listen des Jahrs 1825 müssen ausweisen wie sehr sich die Beziehungen davon über Holland kürzlich vermindert haben.

4) $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für Blei,

5) $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für Pfeffer,

6) $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für rohen Zucker (sucre brut, tête et terré.)

7) $\frac{1}{2}$ p$\frac{o}{o}$ für raffinirten Zucker.

Grosse Massen von Zucker müssen jährlich ihren Weg über Bremen und Hamburg nehmen, weil der dermalige Transit-Zoll so hoch ist, dass er dem Nutzen, welcher im Handel, unter den günstigsten Verhältnissen, auf diesem Artikel erreicht werden kann — gleich kömmt, wo nicht denselben übersteigt.

*) Ich habe die holländische Taxe in p% des Werths angeschlagen, um den bestehenden Tarif desto leichter vergleichen zu können.

8) $\frac{1}{2}$ p % für Tabac.

9) $\frac{1}{2}$ p % für Weine.

10) $\frac{1}{2}$ p % für Farbholz aller Art.

Der dermalige holländische Transitzoll für Farbeholz ist nach einem durchaus unrichtigen Maasstabe gegriffen, da er auf 10 Cts. pr. 100. ℔. für Sapanholz, und auf 20. Cts. für Gelbholz, Blauholz u. s. w. gesetzt ist, während ersteres doch wenigstens dreimal so hoch im Preisse steht, als letztere. — Das sogenannte Schiffbauholz, welches in Flössen abwärts fährt verdient eine vorzügliche Ermässigung auf allen Stationen des Rheins.

11) 50. Cts. pr. 100. ℔. niederländische für Caffee; — dieser Artikel ist auf einen so niedrigen Werth gesunken, und die immer wachsenden Anfuhren, die Frankreich davon erhält und unter Begünstigung seiner niedrigen Landfuhren nach Teutschland und der Schweitz versendet, machen es unerlässlich nothwendig, dass der Transport davon auf dem Rheine möglichst erleichtert werde.

12) $\frac{1}{2}$ p % für Vitriol.

13) $\frac{1}{2}$ p % für Curcuma.

14) $\frac{1}{2}$ p % für Ingber.

15) $\frac{1}{2}$ p % für arab. et senegal Gummi.

16) $\frac{1}{2}$ p % für Thran.

17) $\frac{1}{2}$ p % für Orleans, (rocou.)

18) $\frac{1}{2}$ p % für Galläpfel.

19) $\frac{1}{2}$ p % für Salpeter.

20) $\frac{1}{2}$ p % für Thee.

21) $\frac{1}{2}$ p % für gesalzene, geräucherte und getrocknete Fische.

22) 20. Cts. pr. 100. ℔. niederländische für eiserne Reife, Bandeisen und schwarzes Eisenblech (fer en tôle.)

Der geringe Preissunterschied, der zwischen diesen, vermöge des Walzens sehr wohlfeil fabrizirt werdenden Eisenwaaren und dem Staabeisen besteht, macht es erforderlich, dass solche in Betreff des Zolls mit letzterem in eine Cathegorie gestellt werden.

23) 50. Cts. pr. 100. ℔. niederländisch für Büffel-Elends-Hirsch-Bock-Ziegen-Lamms-Kalbs- und Hundsfelle.

Durch die Höhe des holländischen Transitzolls hat der Handel mit den Fellen sich im Laufe der letzten Jahre grösstentheils von den niederländischen Häfen weg, und nach Hamburg, Bremen u. s. w. gezogen, worüber die Einfuhrlisten dieser Plätze einen hinreichenden Beweis liefern.

(Die oben unter 1 à 9 benannten Waaren finden sich auch in der Note des niederländischen Commissärs vom 31. December 1823 aufgeführt, die andern unter 10 et 23. verzeichneten aber kommen darin nicht vor).

Alle übrigen hier vorstehend nicht genannte Artikel, scheinen die in der oben angeführten Note des Niederländischen Commissärs vorgeschlagenen und die in dieser Note nicht vorkommenden Artikel, diejenige Transitzölle, welche in dem bis jetzt noch in Kraft seyenden Tarif vom 26. August 1822 angegeben sind, ertragen zu können.

Die Tara-Bedingungen, so wie sie sich in dem Art. 4. der allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes: Wet van den 26. Augustus 1822, hondende het tarif van regten op den en met en doorvör van alle gördern, Waaren en Koopmannschaften ausgedrückt finden, sind billig, und mögte dagegen nichts zu erinnern seyn.

Mayence cè 19. Fevrier 1824.

Le Commissaire plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-bas a l'honneur de faire parvenir à Monsieur de Nau, plénipotentiaire de S. M. le Roi de Bavière une note verbale en réponse à celle, qu'il lui avait fait l'honneur de lui adresser avec son billet du 12.

Fevrier courant, reçû le 15, le priant de vouloir bien agréer l'assurance réiterée de sa parfaite considération.

Signé J. BOURCOURD.

à Monsieur de Nau Commissaire plénipotentiaire de S. M. le Roi de Bavière près la Commission centrale pour la Navigation du Rhin etc. etc.

Note-Verbale.

Le Plénipotentiaire de S. M. le Roi de Bavière a fait au Commissaire plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-bas l'honneur de lui adresser une note verbale dans le dessein avoué dans son billet d'envoi, daté du 12 Fevrier 1824, d'écarter, par la voie de conciliation, les difficultés réciproques, qui subsistent encore entre les Commissaires de Prusse et des Pays-bas sur le contenû de l'art. 1. de la Convention de Vienne et sur la rédaction de cet article dans le règlement définitif pour la navigation du Rhin.

Certainement le Commissaire des Pays-bas sait apprécier et réconnait avec remerciment les bonnes intentions de Monsieur son Collègue de Bavière, en s'interposant comme conciliateur dans le différent existant entre Monsieur le Commissaire spécial de Prusse et lui.

Cependant d'après la tournure, que la négociation entre ces deux Commissaires, au moyen de notes verbales, a prise, après sa rentrée dans la voie officielle et après l'invitation faite par la Commission centrale à Monsieur le Commissaire spécial de Prusse

de vouloir bien s'expliquer également (à l'instar du Commissaire des Pays-bas) et par voie officielle sur l'ensemble (v. le 306. protocole séparé;) il parait indispensable, d'attendre, avant toutes choses, cette explication officielle de Monsieur le Commissaire spécial de Prusse, puisque c'est évidemment celle-ci, qui devra donner la mésure, si et en combien une intervention conciliatoire de la part des autres Etats riverains pourra encore être nécessaire, pour atteindre le but d'applanir les difficultés susmentionnées.

Le Commissaire des Pays-bas devrait craindre, de se mettre en contradiction avec lui même et de pêcher contre la confiance dans les sentimens de justice et de loyauté de la très haute Cour de Prusse, qu'il a exprimés au 306. protocole ensemble avec son espoir, inspiré par cette confiance, que la réponse officielle à donner par Monsieur le Commissaire spécial de Prusse serait d'une nature plus conciliante, que ne l'a été sa lettre du 20. Janvier 1824, si sans attendre et préjugeant ainsi ces ouvertures officielles, il prénait le parti de vouloir à présent déjà profiter des bonnes dispositions de Monsieur le Commissaire de Bavière à interposer sa médiation conciliatrice.

Le Commissaire des Pays-bas se flatte donc, que Monsieur son Collègue de Bavière voudra bien rendre justice aux motifs précités, qui ont dû le dèterminer à suspendre pour le moment encore toute réponse positive au sujet du contenû de la Note verbale de Monsieur son dit Collègue, tant sous le rapport des propositions explicites et implicites, qu'elle présente comme conciliatoires, que sous celui de quelques nouveaux moyens, que probablement en vue d'appuyer ces propositions auprès du Commissaire des Pays-bas, elle produit à l'appui de la prétention ultra-fluviale de la Prusse.

Il est bon cependant, de faire rémarquer ici de suite et provisoirement, quant aux propositions explicites elles mêmes, présentées comme conciliatoires

1) que *déjà* le projet prussien lui-même d'un réglement définitif ne demande, en conséquence de sa définition du Rhin comme s'étendant jusqu'en pleine mer, la libre navigation de ce Rhin idéal qu'en faveur des bateaux des Etats riverains et des confluents, qui ont le droit de naviguer sur le Rhin.

Cette navigation jusq'en pleine mer, qui a été dèclarée inadmissible de la part des Pays-bas, comme conséquence de la définition inadmissible du Rhin »jusqu'en pleine mer« d'après le projet prussien, ne peut être concédée non plus comme moyen, de faire rétablir dans le réglement définitif la définition du Rhin »jusqu'à la mer« d'après l'acte de Vienne.

2) qu'on n'insiste pas de la part de la Prusse elle-même sur la cessation de *toutes* les prohibitions de transit (V. le 294. protocole séparé et la note verbale du Commissaire de Prusse du 8. Octobre 1823).

Quant aux nouveaux moyens, que la note verbale conciliatrice de M.r le Commissaire de Bavière produit en faveur de la prétention ultrafluviale de la Prusse, le Commissaire des Pays-bas y réplique provisoirement et en général, que comme membre de la Commission centrale, chargée de la confection du règlement définitif pour la navigation du Rhin, il ne connait d'acte obligatoire pour les Pays-bas, sous ce rapport, et n'a à consulter que celui, qui renferme les articles particuliers concernant la navigation du Rhin arrêtès à Vienne le 24. Mars 1815. et incorporés à l'acte final du Congrès de Vienne de 1815, que ce sont ces articles et subsidiairement la Convention de 1804, qui ont été donnés à la Commission centrale pour instruction (v. l'art. 52. de l'acte Vienne) et qu'il décline toutes inductions qu'on veut tirer *d'ailleurs*, pour interprêter les termes »jusqu'à la mer« de l'art. 1. du dit acte par »jusqu'en pleine mer,« puisque si les dits termes n'étaient pas assez clairs en eux-mêmes, ils trouveraient leur interprêtation par les termes »jusqu'à l'embouchure (du fleuve) dans la mer« de l'art. 19. du même acte.

Quoique donc le Commissaire des Pays-bas, tout en persévérant dans ses dispositions manifestées à cooperer au besoin de tous ses moyens au succès de la négociation, pourvû qu'ils ne soient pas rendûs impuissans par la continuation d'une demande tout-à-fait inadmissible, mais qu'au contraire ils trouveront, comme il en est persuadé, un appui dans les sentimens d'équité et de délicatesse, qui doivent caractériser les demarches conciliatoires de part et d'autre, quoique dis-je, le Commissaire des Pays-bas ait crû devoir s'abstenir, pour les motifs susénoncés, de donner, pour le moment déjà, quelque suite positive aux propositions, que Monsieur le Commissaire de Bavière a bien voulû lui communiquer dans des vues conciliatoires et qu'il ait crû devoir attendre avant tout les ouvertures officielles de M.r le Commissaire spécial de Prusse; une autre direction n'en resteroit pas moins ouverte, àprésent déjà, aux intentions louables de Monsieur son Collègue de Bavière de travailler à un heureux accord entre les Commissaires de Prusse et des Pays-bas, s'il pouvait lui plaire, dans la position où la négociation se trouve, de réunir ses moyens d'influence aux condescendances et sacrifices offerts de la part des Pays-bas, àfin d'obtenir que les ouvertures officielles, que la Commission centrale attend de la part de Monsieur le Commissaire de Prusse, remplissent l'espoir que le Commissaire des Pays-bas a exprimé au 506 protocole séparé avec une pleine confiance dans les sentimens loyaux de la très haute Cour de Prusse et rendent superflue cette réunion d'efforts conciliatoires de la part des Etats corivérains, que le Commissaire des Pays-bas a crû pouvoir attendre avec une égale confiance pour le cas, que contre attente sa dite espérance viendrait à être deçue.

Copie. Mayence le 6. Mars 1824.
N.° 712.

Monsieur et très honoré Collègue!

J'ai reçu le 1. de ce mois Votre honorée du 24. du mois d.r. Le protocole séparé du 2. Fevrier d. a énoncé le motif, pour lequel j'ai crû devoir ramener la négociation dans la voie officielle, c'est-à-dire pour cause de la manière inattendue, dont, par Votre lettre du 20. Janvier d., Vous avez répondû au sujet des offres condescendantes de mon Gouvernement du 31. Decembre 1823, provoquées par Votre Note verbale du 8. Octobre même année.

Quoique Votre dite lettre du 20. Janvier d. doit, d'après Votre dernière du 24. Fevrier, être régardée comme pièce officielle, renfermant les intentions formellement prononcées de Votre Gouvernement, dont il ne Vous est pas permis de Vous écarter; la disposition que Vous montrez à accueillir des démarches conciliatoires, que Monsieur le Commissaire de Bavière se propose d'essayer, laisse, en tant qu'elle permet de ne pas considérer les prétentions maritimes, objet de Votre lettre du 20. Janvier, comme un ultimatum de Votre très haute Cour, entrevoir encore quelque germe d'espoir pour une heureuse issue de la négociation.

J'ai montré au Commissaire de Bavière ma bonne volonté de continuer à cultiver autant que possible ce germe d'espoir dans la direction de Votre Note verbale du 8. Octobre et de ma note signée du 31. Decembre 1823, c'est-à-dire dans celle, d'engager Votre très haute Cour à se dèsister de ses autres prétentions maritimes, au moyen de condéscendances possibles de la part de la mienne sous le rapport du tarif et des frais accessoires du transit, dont il est plus implicitement question dans la note verbale dont le plénipotentiaire de Bavière a bien voulû m'honorer le 12. Fevrier 1824.

Celui-ci ayant démandé l'ouverture d'un protocole séparé pour donner à la Commission centrale communication de sa dite note verbale et ajouter quelques observations par rapport à la réponse provisoire, que j'avais eû l'honneur de lui faire le 19. Fevrier dernier; la connexité entre cet objet et Votre dite dernière lettre du 24. Fevrier, son caractère officiel, sa destination à donner ce même caractère à Votre lettre du 20. Janvier annexée au 306. protocole séparé, l'intérêt commun enfin, que Votre dernière lettre présente, m'ont engagé à profiter de l'occasion donnée par Monsieur le Commissaire de Bavière pour porter aussi le contenû de Votre lettre mentionnée à la connaissance de la Commission centrale avec l'expression de ma pensée à son égard. En me référant du reste au protocole de ce jour, qui ne tardera pas à Vous parvenir, je saisis cette occasion pour Vous rénouveller l'assurance de ma parfaite considération.

Le Commissaire de S. M.
le Roi des Pays-bas.

Signé. J. BOURCOURD.

à

Monsieur le Chef-Président
Delius Commissaire spécial de
S. M. le Roi de Prusse etc.

à

Trêves.

Pour copie conforme
Le Commissaire des Pays-bas etc.
Signé. J. BOURCOURD.

Copie.
reçû le 1. *Mars* 1824.

Trèves ce 24. Fevrier 1824.

Monsieur et très honoré Collègue !

J'ai crû devoir attendre la communication du protocole N.° 306. que Vous m'aviez annoncé dans Votre lettre du 3. du curant, comme devant renfermer des explications officielles sur l'objet de plusieures notes, que j'ai eû l'honneur dechanger avec Vous. Ce protocole m'étant parvenû, il me reste peu d'espoir, de voir établi un rapprochement raisonnable. J'ai vû avec peine, Monsieur et très honnoré Collègue, que Vous avez rompû nos négociations confidentielles d'une manière inattendue. Si d'après Vos déclarations réitérées je dois considérer Votre note du 31. Decembre 1823 comme l'Ultimatum de Votre très haut Gouvernement et que rien ne peut Vous déterminer à l'abandon de Vos prétentions maritimes *en faveur* du commerce et de la navigation du Rhin ; alors je l'avoue avec autant de regret que de franchise, nos rélations officielles touchent à leur fin.

Néanmoins je diffère encore ma déclaration protocollaire, parceque Monsieur le Commissaire de Baviére m'a fait entrevoir le désir, d'essayer une intervention conciliatoire, à laquelle je ne me réfuserai point en tant, qu'elle se trouverait en harmonie avec les intérets et les droits incontestables de tous les cointérèssés.

La nature de ces nouvelles propositions et l'accueil, qu'elles trouveront de Votre part détermineront mes démarches ulterieures.

Je Vous prie Monsieur et très honoré Collègue, de régarder ma lettre du 20. Janvier d.r comme pièce officielle, qui renferme les intentions formellement prononcées de ma très haute Cour. Il ne m'est pas permis de m'en écarter et je n'ai point à démander d'autres instructions.

Je Vous prie de vouloir bien accepter les assurances de ma considération très distinguée.

Le Commissaire de S. M. le Roi de Prusse.

à Monsieur Bourcourd Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas etc. etc.

Signe DELIUS.

Pour copie conforme
Le Commissaire de S. M. le Roi des Pays-bas.

Signé J. BOURCOURD.

327tes Separat-Protocoll vom 13. 15. Juli 1824. §. 1.

Le protocole ayant été ouvert, M. le President temporaire a fait insérer ce qui suit:

Le President. M. le Commissaire spécial de Prusse étant de retour à Mayence, et le conférences sur le Réglement définitif que son absence avait fait ajourner pouvant être reprises aujourd'hui, le Président temporaire croit utile de résumer succinctement la discussion pour la ramener au point où elle a été laissée en dernier lieu.

En suite des conférences protocollaires, des Notes verbales ont été échangées entre M. M. le Commissaires de Prusse et de Hollande à l'effet d'essayer de cette manière un rapprochement sur la dificulté de l'art. 1. du Projet Prussien.

Par ces Notes M. le Commissaire de Prusse demanda envers les Pays-bas.

1) Une modération des droits actuels de transit, provisoirement sur 48 articles qu'il spécifia à cet effet.

2) De percevoir ces droits d'après le poids et non d'après la valeur des marchandises.

3) De supprimer le prohibitions absoluës de transit, sauf à s'entendre à l'amiable sur celles à conserver.

4) De ne pas percevoir à la fois des droits de transit et de droits d'octroi du Rhin, mais d'opter pour l'une ou l'autre de ces impositions.

Dès l'origine de cette négociation, et même en confirmation des conférences et des assertions verbales, on pût et l'on dût croire, que ces demandes, en ce qu'elles n'étaient que des conséquences nécessaires et directes du principe géneral de la liberté de la navigation jusqu'en pleine mer, devaient servir d'équivalent au dit principe, et former à peu près les conditions par lesquelles la Hollande devait racheter dans l'intérêt géneral, la radiation des mots *jusqu'en pleine mer* dont se sert le Projet, et la substitution de ceux *jusqu'à la mer*, dont se sert l'acte du Congrès.

Cependant cette opinion, quelque juste qu'elle parut alors, ne se maintint pas long-tems, en ce que M. le Commissaire de Prusse sur l'interpellation qui lui en fut faite par son Collègue des Pays-bas désireux de savoir positivement à quel but il négociait ainsi, déclara peu après, que ces demandes relatives au transit n'étaient pas connexes avec celle de la navigation du Rhin jusqu'en pleine mer, et qu'après s'être entendu sur les premières, il fallait encore s'entendre sur la seconde, non pas quant au principe qu'elle consacrait et qui était trop fondé pour pouvoir s'en désister, mais seulement quant au mode d'exécution.

Par cette tournure inopinée, le 1.r point de départ avait évidemment été déplacé et l'état de la question se trouvait pour ainsi dire retourné. En effet les demandes de la Prusse devenaient des concessions qu'elle faisait à la Hollande, et celle-ci recevait à titre d'exception au principe de la navigation jusqu'en pleine

mer, ce que le Commissaire Prussien paraissait lui avoir demandé d'abord comme exception au principe contraire, et comme son équivalent ou son prix de concession.

Dès lors il etait facile de prévoir que la négociation séparée n'avancerait guères, lorsque le 31. Decembre 1823, le Commissaire des Pays-bas, agissant d'ordre de sa Cour, fit passer à son Collègue de Prusse une Note *signée*, par laquelle il prit à tâche de l'engager à se désister de la navigation jusqu'en pleine mer, et déclara, qu'il consentait :

I) *Demande*

1) A la modération des droits de transit en faveur des 48 articles spécifiès par Monsieur le Commissaire de Prusse, et de manière que ces droits seraient réduits en partie de $\frac{1}{2}$ ou des $\frac{2}{3}$ et en partie supprimés totalement.

2) A une classification générale des marchandises d'aprės laquelle se percevraient proportionellement les droits de transit.

3) A ne pas hausser le tarif de ces droits ainsi fixés et classés.

II) *Demande*

Que la preception des droits d'après le poids des marchandises était déjà maintenant adoptée là où la qualité des matières imposées permettait cette base de perception puisque sur les 48 articles spécifiés, 35 se trouvaient déjà imposés d'après ce mode.

III) *Demande.*

Qu'à l'égard des prohibitions de transit, il sera d'autant plus facile de s'entendre amiablement, que la Hollande ne se rèserve que celles relatives au sel, à la saumure, au thé, hareng et autres poissons non provenant de la pêche nationale, et aux papiers portant les timbres et marques des papeteries du Royaume.

VI) *Demande.*

Que la Hollande se contente de ne percevoir à titre d'octroi du Rhin qu'un Maximum de 30 Cent., de sorte qu'en faisant somme

des droits d'Octroi et de ceux de transit, perçus actuellement, la Hollande n'excéderait pas, ou au moins de très peu, ce qu'elle serait en droit de percevoir, si d'après l'idée de M. le Commissaire special de Prusse, l'Octroi du Rhin devait être proportionellement étendu à la distance maritime des côtes jusqu'en pleine mer, pour laquelle jusqu'à présent le droits de transit ont été prélevés. De sorte que sous le rapport du résultat pécuniaire, le maintien du transit et de l'octroi devenait insignifiant pour la majeure partie des marchandises.

S'abstenant entièrement d'entrer dans l'examen de ces diverses propositions, et sans les accepter, M. le Commissaire de Prusse se borna à répondre à son Collègue des Pays-bas, que »d'apres »les précédentes déclarations, il aurait dû lui être imposible de »nourrir l'espoir que sa Cour abandonnât la prétention fondée de »la navigation jusqu'en pleine mer, et que ses diverses Notes »auraient dû le convaincre de l'inadmissibilité d'une base de négo- »ciation telle qu'il continuait à la demander; que c'était en substance »tout ce que ses Instructions l'autorisaient à répondre; qu'il n'en »avait pas d'autres à demander; — qu'il consentait à en différer »l'insertion officielle au protocole, si le Commissaire des Pay-bas »croyait pouvoir effectuer un raprochement satisfaisant d'après les »vuës du Gouvernement de Prusse, et qu'enfin ce serait à regret »qu'il verrait les travaux de la Commission centrale se restreindre »en définitif à la partie conventionelle du Rhin, et être privés du »concours des lumières de M. le Commissaire des Pays-bas.

Communication de toute cette négociation fut faite à la Commission centrale (306. protocole 2. Fevrier 1824) par le Commissaire des Pays-bas, qui, sur le motif que la réponse qu'il avait reçûe de M. Delius excluait positivement le but que l'on était convenu d'atteindre de concert par cette négociation séparée, c. à d. un arrangement sur les mots *jusqu'en pleine mer*, annonça de cette

manière que la négociation était rentrée dans la voie officielle de la Commission centrale.

Sur ce, la Commission invita M. le Président Delius à vouloir bien s'expliquer aussi officiellement vis-à-vis d'elle sur l'ensemble des pièces communiquées.

Peu après (12 fevrier) M. le Commissaire de Bavière, dans le désir d'opérer un rapprochement entre les opinions dissidentes, fit passer à son Collègue des Pays-bas une Note verbale, et renoua ainsi le mode de négociation antérieur.

Cette Note peut se résumer aux points suivants,

d'accorder à la Hollande

1) la définition de la navigation du Rhin *jusqu'à la mer*, telle que l'a précisée l'acte du Congrès de Vienne.

2) une augmentation du tarif de l'octroi du Rhin proportionnée à l'étendue de la distance territorriale maritime à comprendre dans la navigation de ce fleuve.

Ou, un droit de transit, modéré, immuable et à percevoir d'après les bases et le régime de l'octroi du Rhin.

D'obtenir de la Hollande en échange,

1) que les embarcations Rhénanes puissent passer avec leurs chargements de productions indigènes, du Rhin dans la mer et rentrer de même avec leurs chargements de retour, sans prohibitions de transit pour un article quelconque.

2) Que pour assurer l'efficacité du droit de transit, modéré, immuable, et à percevoir d'après les bases et le régime de l'octroi, les droits accessoires, tels que ceux de syndicat, de plombage etc. cessent aussi et que la modération des droits consentie sur le §. 48. articles désignés par le Commissaire de Prusse soit également étendue à 25 nouveaux articles désignés par M. le Commissaire de Bavière.

Comme la négociation était déjà rentrée dans la voie officielle et protocollaire, le Commissaire des Pays-bas, tout en rendant pleine justice aux intentions louables qui avaient dicté la démarche du Commissaire de Bavière, crut et allègua dans sa réponse, ne pouvoir, sans inconséquence envers la Commission et sans préjuger la suite de la discussion, s'expliquer que vaguement sur le fond de ces propositions conciliatoires, et devoir attendre avant tout la réponse officielle à laquelle le Commissaire de Prusse avait été invité par la Commission centrale.

Les pièces relatives à cette nouvelle négociation furent aussi insérées au protocole officiel (N.° 310 du 6 Mars 1824.) Le Commissaire des Pays-bas y joignit une nouvelle lettre de son Collègue de Prusse, par laquelle il exprime son regret de ce que les négociations confidentielles »aient pris une fin si subite, et ajoute »que tout en confirmant ce qu'il avait annoncé précédemment sur »les intentions et les Instructions de sa Cour, il différait néanmo»ins encore sa déclaration protocollaire, parceque M. le Commis»saire de Bavière lui avait manifesté le désir d'essayer une inter»vention conciliatoire, à laquelle il ne se refuserait pas, en tan »qu'elle se trouvât en harmonie avec les droits incontestables *de* »*touts les intéressés.*«

Sur quoi la Commission centrale invita de rechef le Commissaire de Prusse à vouloir s'expliquer protocollairement sur l'ensemble des pièces communiquées en son absence.

De cette manière on pût facilement s'abstenir de répondre aux appréhensions qui furent prématurément manifestées de la part des Commissaires de Nassau et de Bavière à l'égard de l'avenir de la négociation, et la Commission, en ne les partageant pas, devait s'en rapporter avec entière confiance autant à la sagesse et aux sentimens équitables du Gouvernement Prussien et à ce que son Commissaire spécial avait encore à déclarer préalablement, qu'à la

modération et à la condescendance du Gouvernement des Pays-bas, et aux nouvelles ouvertures que son Commissaire serait sans doute à même de faire de son coté, »après avoir pris les ordres de sa »Cour, ainsi qu'il a annoncé vouloir le faire, à l'effet de savoir, »si et en combien il pouvait encore être déféré aux désirs implicites »concernant le tarif et les frais accessoires du Transit, que la »Note verbale de Bavière exprime, mais à *l'exclusion* de la demande »explicite et inadmissible qui a pour objet une navigation du Rhin »jusqu'en pleine mer.

Tel est l'état actuel de la négociation sur le Réglement définitif.

M. M. mes très honorés Collègues auront pû se convaincre par l'exposé qui vient d'en être fait, que si d'une part l'on a vû une conséquente persévérance à demander ce à quoi l'on a crû et l'on croit encore avoir droit, l'on a vû d'autre part beaucoup d'abnégation et autant de bonne volonté à se prêter à tout arrangement qui n'exigerait pas le sacrifice d'intérêts plus essentiels que ceux même qu'il s'agissait de régler; et que si dans notre justice nous sommes forcés de reconnaitre que cette persévérance a déjà fait obtenir au commerce et à la navigation du Rhin bon nombre d'avantages majeurs, qu'autrement peut-être ils n'auraient pas obtenus, ou au moins plus difficillement, l'équité à son tour nous porte aussi à considréer que ces avantages majeurs et communs sont l'effet de sacrifices particuliers, de renonciations faites par un seul, et enfin que la négociation au point où elle est, et au besoin renouée par la Note verbale de Bavière, peut et doit bientôt atteindre une heureuse solution, si de part et d'autre on ne veut prendre conseil que de l'intérêt général de la chose, de ce que les sacrifices demandés sont positifs et actuels, tandis que les compensations ne seront que futures et peut-être incertaines, et enfin de l'étendue et de la sainteté des obligations que chaque Etat riverain a contractées à Vienne dans un intérêt commun.

Preussen. Auf die in dem 295. Protocoll enthaltene Abstimmung des Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten hatte ich erwiedert: wie ich meiner allerhöchsten Regierung lediglich zu beurtheilen anheimstellen müsse: ob noch Hoffnung übrig bleibe, eine freundliche Vereinbarung über die Haupt-Punkte des Reglements-Entwurfs zu Stande zu bringen, oder ob diese Hoffnung nach so vielen wohlgemeinten Bemühungen nicht weiter genährt werden dürfe. —

Demnächst wurde übereinstimmend mit den Wünschen des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten in Gegenwart der Herren Commissarien von Baden und Nassau verabredet, dass man den Versuch der Vereinigung im Wege vertraulicher Unterhandlungen fortsetzen, dabei die schwierigste Frage einstweilen in den Hintergrund stellen und die anscheinend minder bedenklichen Punkte wegen der Durchfuhr-Verbote und wegen der auf dem Niederländischen Rhein beizubehaltenden Schifffahrts-Abgaben vorerst zu erledigen suchen wolle. Mittelst dieser in schwierigen Fällen nicht ungewöhnlichen Verhandlungsweise hoffte man dem Ziele näher zu kommen und unmittelbar vor demselben das letzte Hinderniss *leichter* zu überwinden. — Meinen verehrten Herrn Collegen ist das Schicksal dieser ohne Zweifel von beiden Seiten wohlgemeinten Versuche bekannt. Der Niederländische Herr Bevollmächtigte hat sich veranlasst gefunden, den reinen Verzicht auf das von den übrigen Rheinuferstaaten geforderte Recht der freien durch keine vertragswidrigen Abgaben oder Verbote gehemmten Schifffahrt aus dem Rhein in die offene See und aus der offenen See in den Rhein, fortwährend als condito sine quà non der Vertragsvollziehung auszubedingen. — Unser verehrte Herr College hat hiebei wiederholend auf den neu erschaffenen Begriff einer niederländischen Territorial-See, welche den *Landgebieten* der Uferstaaten zur Seite gestellt wird, besonders Gewicht gelegt. Ein Seerecht und ein Seegebiet in *seinem Sinne*, wonach letzteres als

ganz selbstständig und ausser allem nothwendigen Zusammenhange mit dem Küsten-Lande stehend, gedacht werden müsste, existirt aber nicht, vielmehr ist das *jus littoris* allein in Beziehung auf das angrenzende Land denkbar und besteht in Befugnissen, welche nur dieses Landes wegen und vom Lande her ausgeübt werden. Wenn nun nach der Absicht der hohen verbündeten Mächte jedwede Beschränkung der Rheinschifffahrt vom *Lande* her wegfallen soll: so kann auch eine Fortdauer der die freie Fahrt in die See und zurück beschränkenden See-Rechte, die als solche gar nicht selbstständig vorhanden sind, nicht als zulässig und mit jener Absicht vereinbar gedacht werden. Ich bemerke dies übrigens nur im Vorbeigehen, da ausserdem die Vertrags-Bestimmungen klar sind, und keineswegs eine Wiederaufnahme der längst geschlossenen Rechts-Erörterung beabsichtigt werden kann. — Meine allerhöchste Regierung hatte mir den Befehl ertheilt, die Erklärung zu wiederholen, dass sie in keiner Weise sich zu der geforderten Verzichtleistung verstehen werde und ein solches Verlangen mit der Fortsetzung der Unterhandlungen für unverträglich halte, als die dem 310. Protocoll beigefügte Vermittlungs-Note des Königlich Baierischen Herrn Bevollmächtigten von 12. Februar d. J., (welche diesseits unter dem Gesichtspunkt des Gesammt-Interesse des redlichen Bemühens eine gute Sache zu fördern, mit sehr dankbarer Aufmerksamkeit erwogen wurde) von neuem die Hoffnung belebte, dass der Niederländische Herr Commissarius endlich von seiner ganz unstatthaften Forderung Abstand nehmen und dadurch die einzige Möglichkeit einer freundlichen Vereinigung herbeiführen würde. Leider ist auch diese Hoffnung nicht in Erfüllung gegangen und alles bei einer ausweichenden Erklärung bewenden geblieben. — Es scheint die Ueberzeugung zu reifen, dass der definitive Rheinschifffahrts-Vertrag in *Mainz* nicht zu Stande kommen werde. Der Herzoglich Nassauische Herr Commissarius hat sich hierüber im 310 Protocolle, wo er von der

bevorstehenden Auflössung der *jetzigen* Versammlung spricht, mit einer unwiederlegbaren Consequenz geäussert. Unter solchen wahrhaft unerfreulichen Umständen bleibt mir nur übrig, im Namen der allerhöchsten Preussischen Regierung zu erklären, dass sich dieselbe völlig ausser Stande sieht, auf die von dem Königlich Niederländischen Herrn Commissarius gethanen Vergleichs-Vorschläge einzugehen. Sollte uns derselbe die zuverlässige Aussicht nicht gewähren können, dass er binnen einer von der Central-Commission zu bestimmenden Frist, noch den Rechten der Uferstaaten entsprechendere und namentlich die verlangte Schifffahrts-Freiheit umfassende Anträge zur endlichen Herbeiführung einer Vereinigung machen werde: so wird es meinem allerhöchsten Gouvernement nicht zu verargen seyn, wenn dasselbe — wie von mir bereits am Schlusse des 295 Protocolls angedeutet worden, — *nunmehr* den Zeitpunkt, wo die Hoffnung einer freundlichen Vereinigung im Wege der *jetzigen* Unterhandlungen nicht weiter genährt werden kann, als eingetreten betrachtet, zugleich aber, nach der sehr richtigen im 295. Protocoll enthaltenen Bemerkung des Königlich Baierischen Herrn Commissarius *), sich auch seiner Seits als aller Verbind-

*) *Anmerkung.* Wörtlich also lautend: — »Will der Königlich Niederländi-»sche Abgeordnete jetzt noch von einem Seerecht als einem eigenen »Reservat gegen die übrigen Uferstaaten sprechen: so benimmt er dem »Vertrag die einzig mögliche Gleichheit der Rechte, auf welche Basis »sämmtliche Staaten nur einzig und allein contrahiren konnten, — Die »Folge gienge aus dieser Behauptung, und aus den hierüber erfolgten »Abstimmungen hervor, dass man eine glükliche Vereinigung über den »Vollzug des Tractats oder die Vollendung des definitiven Reglements, »auch dermalen noch nicht erwarten könne, und dass demnach ein Zu-»stand auf dem Rhein eintreten könnte, der die *Rheinuferstaaten* aller »Verbindlichkeiten gegen das Königreich der Niederlande einstweilen »entheben würde, wie dies in früheren Zeiten der Fall war.«

lichkeiten gegen das Königlich Niederländische Gouvernement in Beziehung auf die Rheinschifffahrt einstweilen enthoben ansieht, und demnach die etwa erforderlichen weiteren Maasregeln zu ergreifen entschlossen ist. — Ich habe diese in der wohlmeinendsten Absicht bis dahin zurückgehaltene Erklärung auf ausdrüchlichen Befehl meiner allerhöchsten Regierung in das heutige Protocoll niederzulegen. —

Hierauf wurde die Sitzung aufgehoben und die Fortsetzung des Protocolls auf Donnerstag den 15. dieses Abends 6 Uhr ausgesetzt.

Nachdem die Sitzung heute Donnerstag den 15. dieses eröffnet und die Fortsetzung des Protocolls angefangen war, wurde folgendes eingerückt:

Le Président. Dans le résumé présidial, il est dit que le but primitif de la négociation par Notes verbales avait été d'essayer de cette manière entre les deux Commissaires de Prusse et de Pays-bas, un rapprochement sur la difficulté de l'article 1.r du Projet.

Le Vote de M.r le Commissaire de Prusse, en assignant à cette négociation séparée un autre but et tel qu'il a dû avoir été envisagé dès le principe, contredit trop essentiellement ce qui a été avancé, pour que le Président ait pû se dispenser de relever cette contradiction, dans l'intérêt de la vérité et de la discussion.

A cet effet il a l'honneur de déclarer solemnellement que c'est dans le sens énoncé dans son exposé présidial, *qu'ont été et qu'ont dû* être comprises dans le tems les ouvertures verbales de M.r son très honnoré Collègue: *Elles l'ont été* ainsi par M.r le Commissaire de Hollande, (V. sa Note verbale du 23 Septembre 1823 communiquée le lendemain des conférences en suite desquelles cette négociation s'est ouverte, et où il s'exprime très positivement à cet égard) Elles l'ont encore été ainsi par M.r le Commissaire de Bavière, qui dit 310 protocolle) Les Notes verbales échangées entre M. M. les Commissaires de Prusse et de Pays-bas *à l'effet de faire un*

essai pour tomber d'accord sur le sens de l'art 1.^r^ *de l'acte de Vienne;* elles l'ont été ainsi par le soussigné, et elles l'ont été encore ainsi sans doute, par M. M. les Commissaires de Bade et de Nassau présents à cette conférence, si M.[r] le Commissaire de Prusse juge nécessaire d'en appeler à leur témoignage. Ces ouvertures verbales ont *dû* être comprises ainsi, et tel a *dû être* effectivement le but de cette négociation, puisque la rédaction de l'art. 1.[r], à la difficulté duquel la négociation protocollaire s'était exclusivement arrêtée, emporte en elle toutes les demandes secondaires du transit comme conséquences directes, et qu'autrement l'on ne saurait à quel propos cette négociation aurait pû avoir lieu, si ce n'est ou à niveler la difficulté en instance, et qui était l'art. 1.[r], ou à gagner du tems et à trainer les choses.

Comme ce dernier motif n'a certainement pas pû prendre place et que personne n'a même pu songer à le supposer, la vérité nous ramène directement à la prémière alternative.

Preusen. Die vertraulichen Verhandlungen, welche zwischen den Commissarien von Niederland und Preussen statt gefunden haben, können die Central-Commission nur in ihrem letzten amtlich erklärten Resultat interessiren. Eine weitere Anwendung würde mit der Natur dieser Verhandlungen, und eine Critik derselben mit den Befugnissen irgend eines Mitgliedes der Commission streiten. — Was der Französische Herr Commissarius in seiner Präsidial-Eigenschaft über den Ursprung und Verlauf dieser Annäherungs-Versuche vorgetragen hat kann ich nur in soweit anerkennen, als es mit meiner ganz einfachen und treuen Darstellung übereinstimmt. — Wäre der gedachte Herr Bevollmächtigte — so wie die beiden Herrn Commissarien von Baden und Nassau — bei der Unterhaltung zugegen gewesen, welche dem vertraulichen Noten-Wechsel vorhergieng: so würde er über die von mir damals deutlich ausgesprochene Absicht wohl anders geurtheilt und andere Folgerungen

daraus hergeleitet haben. — Meine Antwort vom 8. October v. J. bezieht sich ausdrücklich auf die im 294. Protocoll enthaltenen Vorschläge, welche ich versuchsweise mit Vorbehalt der Genehmigung meiner allerhöchsten Regierung und der *allseitigen* Zustimmung gethan hatte. Dort war die Rede von dem Handel und von der Schifffahrt über den Rhein bis ins offne Meer und umgekehrt. Ich habe *nie*, weder durch vertrauliche noch durch amtliche Aeusserungen dem Gedanken Raum gegeben, dass Preussen jemals auf diese Forderung verzichten könne. Sobald der Niederländische Herr Bevollmächtigte in seiner Mittheilung vom 15. November v. J. mir ganz unbedingt eine entgegengesetzte Voraussezzung zu erkennen gab und nicht etwa eine Aendernng der Worte — mit Beibehaltung des wahren — Preussischer Seits angesprochenen Sinns — sondern den reinen Verzicht auf die freie Schifffahrt als unerlässliche Vorbedingung aller weiteren in Nebenpunkten zu gewährenden Nachgiebigkeit forderte, blieb mir nur übrig, mittelst Schreibens vom 16. November meinen verehrten Herrn Collegen auf den Sinn unserer Verabredung aufmerksam zu machen und mit redlicher Offenheit zu erklären, dass seine Präliminar-Basis ganz unzulässig sey und der schwierigste Punkt als *letzter* Gegenstand der Negociation nothwendig stehen bleiben müsse u. s. w. Meine nachfolgenden Erklärungen stimmen hiermit völlig überein. Auf Erörterung von Neben-Erbietungen, die im Ganzen wenig befriedigend, stets von der nämlichen Verzicht-Bedingung und von der eben so unzulässigen Forderung des Rechts zu Durchfuhr-Verboten begleitet waren, habe ich mich consequenterweise nicht einlassen können. Durch ein anderes Verfahren würde ich die Gesinnungen meiner allerhöchsten Regierung in Zweifel gestellt, und mir den Vorwurf einer beabsichtigten Täuschung zugezogen haben. Mein verehrter Herr College von den Niederlanden wird mir in dieser Beziehung Gerechtigkeit wiederfahren lassen und

auch seiner Seits überzeugt seyn, dass ich die Geradheit und Offenheit, womit er die entschiedene Absicht Seines allerhöchsten Gouvernements dargelegt hat, eben so aufrichtig dankbar anerkenne, als ich das Fehlschlagen unserer beiderseitigen Bemühungen wahrhaft bedaure —

Baiern. Der Unterzeichnete ersucht den Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten dem abgerissenen Citat aus seiner Note im 293. Protocoll den nachfolgenden Schlusssatz *) gefälligst beizufügen, der durchaus dazu gehört, den wahren Sinn des Vordersatzes aufzufassen. Denn so wie die von seinem Preussischen Herrn Collegen citirte einzelne Periode Niederlanden den diesseitigen Abbruch zu verkünden scheint, so liegen in dem hierfehlenden Nachsatz die neuen Zusicherungen an die Königlich Niederländische Regierung dass man diesseits bereit sey, zur unausgesetzten Erhaltung des allgemeinen Flors der Schifffahrt und des Handels, so wie des *gemeinschaftlichen Verbandes*, jede Einrichtung zu genehmigen, welche ohne Verletzung des Rheinschifffahrts Vertrags, sich mit den bestehenden gesetzlichen Einrichtungen des Königreichs der Niederlanden vereinigen lässt.

Diese Aeusserung hat der Königlich Niederländische Herr Bevollmächtigte mit sehr gefälliger Erwiederung aufgenommen und wurde folglich von ihm in dem richtigen und wohlgemeinten Sinn erkannt, in welchem sie der Unterzeichnete damals gegeben hatte.

*) *Anmerkung.* Wörtlich also lautend: »Wenn gleich vorauszusehen ist, »dass die Schifffahrt des Ober- und Mittel-Rheins weniger bei dieser »obwohl sehr unangenehmen Trennung leiden würde, als unter dem »Zwange unbeschränkter Seerechte, so ist doch mein allerhöchster Hof »bereit zur unausgesetzten Erhaltung des allgemeinen Flors der Schiff- »fahrt und des Handels, so wie des gemeinschaftlichen Verbandes, jede »Einrichtung zu genehmigen, welche ohne Verletzung des Rheinschiff- »fahrts-Vertrags sich mit den bestehenden gesetzlichen Einrichtungen des »Königreichs der Niederlande vereinigen lässt.«

NASSAU. Es fliesst von selbst aus der Natur der Aufträge der Commission zu Vollziehung der Wiener-Congress-Beschlüsse über die Rheinschifffahrt: dass, wenn über die Anwendung und den Sinn der zu vollziehenden Beschlüsse des Wiener-Congresses solche wichtige Anstände entstehen: dass mehrere Bevollmächtigte der betheiligten Cabinete erklären, dass ehe diese Anstände gehoben seyen, mit der Vollziehung der Congress-Beschlüsse, *so weit als sie sich auf die Einführung einer neuen Ordnung auf dem Rhein beziehen*, nicht fortgeschritten werden könne: in dieser Beziehung die Thätigkeit der Rheinschifffahrts-Commission als gehemmt betrachtet werden muss.

Dieser Fall liegt nun wirklich vor, veranlasst durch die entgegengesetzte Interpretation, welche von Seiten des Königlich Preussischen und Königlich Niederländischen Cabinets dem Artikel der Convention gegeben wird, welcher die Schifffahrt aus dem Rhein in die See betrifft; da alle Versuche beide allerhöchste Cabinete über diesen wichtigen Punkt zu vereinigen, bisher fruchtlos waren, auch der von mehreren Seiten ausgesprochene Wunsch bisher keine Berücksichtigung gefunden hat, dass diese Streitfrage von der Vollziehung der übrigen Wiener-Congres-Beschlüsse getrennt, und mit der Vollziehung dieser Beschlüsse von Seiten der Commission fortgeschritten werden möge, mit gleichzeitiger Verweisung der bezeichneten Streitfrage zu einer Separat-Verhandlung in den hierzu geeigneten Wegen.

Unter solchen Umständen wird nach diesseitiger Ansicht nichts anders den versammelten Bevollmächtigten der betheiligten Cabinete übrig bleiben, als diese Lage der Verhandlungen nunmehr den allerhöchsten und höchsten Cabineten anzuzeigeu, und diesen die Maasregeln zu überlassen, welche sie zu ergreifen für gut finden werden, um die vorliegenden einander ganz entgegengesetzten Ansichten zu heben, welche über den Sinn eines Artikels der

Congress-Akte entstanden sind, und die Hemmung der Vollziehung so vieler anderer Congress-Beschlüsse herbeigeführt haben. —

Dass die Differenz durch ein weiteres Benehmen und Einwirken der verschiedenen Europäischen Cabinete sicher ausgeglichen werden wird, kann nach diesseitiger Ansicht um so weniger zweifelhaft erscheinen, als daran, wie bereits bemerkt worden ist, die Vollziehung aller Congress-Beschlüsse über die Rheinschifffahrt, wie sie in Folge dieser Beschlüsse im allgemeinen Interesse aller Rheinuferstaaten und aller Staaten überhaupt, die bei dem Rheinhandel interessirt sind, geschehen muss, geknüpft und davon abhängig erklärt wird. —

Denn unvollzogen können diese Beschlüsse nicht bleiben.

Es ist hier nicht der Ort, die Art näher zu bezeichnen, wie die Intervention von den einzelnen betheiligten Cabineten eingeleitet werden dürfte. — Nur in Beziehung auf die dabei interessirten deutschen Staaten, die nicht zugleich auch als Europäische Mächte hier aufzutreten in dem Fall seyn dürften, kann noch bemerkt werden, dass es von Ihnen abhängt, wenn sie es ihrem Interessen gemäss erachten, die Intervention des deutschen Bundes als Gesammt-Macht nach Maasgabe des diesen Fall bezeichnenden 37. Artikels der Wiener-Schluss-Akte vom Jahr 1820 zu ihrer Vertretung bei den übrigen Europäischen Cabineten zu veranlassen. —

Ist die Entscheidung der Frage auf dem Wege der Intervention herbeigeführt, so steht, diese Entscheitung falle aus, wie sie wolle, nichts mehr der Vollziehung der übrigen Congress-Beschlüsse, eben durch diese Commission, im Wege.

Da indessen die Rheinschifffahrts-Commission nicht allein dazu angeordnet ist, um die Beschlüsse des Congresses über die künftige Einrichtung der Rheinschifffahrt zu vollziehen, sondern auch, bis dass diese Vollziehung statt finden kann, dafür Sorge zu tragen,

dass die bestehenden Einrichtungen gehandthabt werden, und nicht Hemmungen in der Rheinschifffahrt, wie sie in Folge der Convention vom Jahr 1804 und der vollzogenen neuern Beschlüsse besteht, eintreten, so möchte eine Veranlassung zur gänzlichen Hemmung der Thätigkeit der Commission, nicht als vorhanden erscheinen, also auch ohne grosse Nachtheile herbeizuführen, ihre Auflössung in der Zeit, während welcher die Vollziehung der neuen Schifffahrts-Einrichtungen stockt, nicht auszusprechen seyn.

Die Commission möchte sich also nur darauf zu beschränken haben, die Hemmung ihrer Thätigkeit, so weit sie sich auf die Vollziehung der Congress Beschlüsse über die künftige Einrichtung der Schifffahrt nach diesen Beschlüssen bezieht, in ihren Conclusis auszusprechen. Hiernach ist der Nassauische Bevollmächtigte nunmehr instruirt, diejenige Erklärung abzugeben, zu deren Abgabe er sich in der 310 Sitzung das Protocoll ausdrücklich offen behalten hat.

Pays-Bas. Si ma déclaration au 310 protocole séparé, au sujet des propositions conciliatoires de M.r le Commissaire de Bavière

»que je ne me réfuse pas à prendre les ordres de ma très »haute Cour, si et en combien il peut encore être déféré aux »désirs concernant les Tarifs et frais accessoires du Transit, »que les dites propositions renferment implicitement, mais à »l'exclusion de la demande explicite, inadmissible, qui a pour »objet la *navigation* du Rhin jusqu'en pleine mer«

n'a pas eû de suite jusqu'ici, c'est moins par la raison, que mon offre n'a pas été expressément acceptée par M.r le Commissaire de Bavière, que parceque j'ai crû devoir préalablement attendre la déclaration officielle et protocollaire, demandée à M.r le Commissaire spécial de Prusse par la Conclusion de la Commission centrale au dit 310 protocole séparé, afin de pouvoir juger, si la prise en considération des dits désirs implicites de M.r le Commissaire de

Bavière conduirait au but, à un commun accord, ou si, comme les lettres de M.r le Commissaire spécial de Prusse au Commissaire des Pays-bas, en date des 20 Janvier et 24 Fevrier 1824 le firent appréhender, cette prise en considération serait tout aussi inutile, que l'avait été celle de la Note verbale du Commissaire spécial de Prusse luî même, en date du 8. Octobre 1823.

La déclaration de ce Commissaire au présent protocole confirme malheureusement cette appréhension en ce qu'il persiste sur la prétention d'une Navigation, du Rhin jusqu'en pleine mer, prétention absolument étrangère aux engagemens contractés à Vienne et conséquence de la définition gratuite du Rhin, comme devant s'étendre jusqu'en pleine mer, proposée par le §. I. du Projet Prussien.

Mes Instructions ne me permettent pas de céder sur cette prétention, ainsi que j'ai l'honneur de le répéter de la manière la plus positive, et je dois entièrement abandonner à ma très haute Cour le choix des voies et moyens ultérieurs, pour parvenir à vuider la question du dit §. I. du Projet Prussien et de ses conséquences conformément à l'acte de Vienne.

Je proteste toutefois hautement contre l'opinion de M.r le Commissaire spécial de Prusse que, si le Gouvernement des Pays-bas ne cédait pas sur la prétention d'une libre navigation, du Rhin jusqu'en pleine mer,

»l'on ne saurait prendre en mauvaise part à son Gouvernement
»s'il se régarde en attendant comme dégagé de son coté de
»toutes obligations envers le Gouvernement des Pays-bas, à
»l'égard de la Navigation du Rhin etc.

attendu que, s'il peut être question de non-accomplissement des engagemens contractés à Vienne, ce ne sont certainement pas les Pays-bas, qui pourraient être censés vouloir se soustraire *de leur coté* à cet accomplissement et surtout pas par la raison, qu'ils veulent maintenir, dans le réglement définitif, la stipulation textuelle

de l'art. 1. de l'acte de Vienne et accorder la libre navigation du Rhin jusqu'à la mer et qu'ils se réfusent à adopter la rédaction, différente de celle de l'acte de Vienne, le jusqu'en pleine mer avec ses conséquences et notamment celle d'une libre navigation jusqu'à la mer, jusqu'à l'embouchure du fleuve et de là encore jusqu'en pleine mer, que propose bien le Projet Prussien, lequel cependant ne saurait prétendre se substituer à l'acte de Vienne lui même.

Eventuellement et pour le cas, que l'essai de discussion de ce projet dût être considéré comme manqué, je réclame l'exécution de l'art. 31 de l'acte de Vienne, laissée in suspenso et réservée pour ce cas par tous les Etats riverains lors de l'ouverture de cette discussion par forme d'essai.

L'énoncé susallègué de M. le Commissaire spécial de Prusse me donne lieu et m'autorise à faire encore, en mon particulier, les réflexions suivantes.

Dans son mémoire préparatoire sur le travail de la Commission de navigation du Congrès de Vienne, le Plénipotentiaire de Prusse M. le Baron de Humbold, en examinant les principes en général, s'était ainsi exprimé :

» pour concilier l'intérêt du commerce avec celui des Etats » riverains, il est necessaire que d'un coté tout ce qui est » indispensable à la liberté de la navigation, du point oû une » rivière devient navigable jusqu'*à son embouchure* soit fixé d'un » commun accord par une Convention, à laquelle rien ne puisse » être changé sans le consentement de tous ceux, qui y » ont pris part, mais que de l'autre aucun Etat riverain ne » soit géné dans l'exercice de ses droits de souveraineté, par » rapport au commerce et à la navigation, *au de là des enga-* » *gement renfermés dans cette Convention*, et qu'en même tems » il jouisse de sa part *des droits* lévés sur *la navigation* en

»proportion de l'étendue *de la rive* qui lui appartient. Il sera »nécessaire d'établir *sur ces bases* des principes tellement géné-»raux, que la différence des localités ne pourra affecter, que »les modifications de leur application.«

C'est ce même Plénipotentiaire de Prusse qui proposa ensuite, pour la plupart, les principes qui fûrent établis pour le Rhin dans l'acte du 24. Mars 1815, incorporé à l'acte final du Congrès de Vienne.

Cet acte déclara libre la navigation du Rhin depuis le point où il devient navigable jusqu'à la mer (Art. 1.) ou jusqu'à son embouchure dans la mer (Art. 19.,) il supprima à cet effet, par une disposition particulière, les relâches forcées de Cologne et Mayence (Art. 19) il appliqua le suum cuique à la perception des droits d'octroi (Art. 5, 6, 31;) il stipula que la surveillance des douaniers ne devait pas mettre d'entraves à la navigation (Art. 22) il établit une autorité centrale, qui devait veiller au maintien des réglemens existans au à faire sur la navigation du Rhin (Art. 10, 12, 31 et 32 N.° 2.) et ordonna enfin, que par une Instruction intérimaire les nouvelles dispositions nécessaires soient desuite substituées aux articles de la Convention de 1804, supprimés déjà par l'acte de Vienne, laquelle, pour le reste, devait être maintenue jusqu'au nouveau Réglement (Art. 31).

Mais lorsqu'il s'agit d'exécuter à Mayence, par la Commission centrale, les stipulations de Vienne, quelles peines d'abord pour obtenir, que M.r le Comte de Solms Laubach, alors Président de la Régence Prussienne à Cologne, se dessaisisse de la Direction administrative, pour la remettre entre les mains de la Commission centrale en exécution des articles 31 et 32 N.° 2 de l'acte de Vienne et de la note circulaire de M.r le Baron de Humbold adressée le 7 Avril 1815 aux membres du Comité de navigation à Vienne!

Combien d'efforts infructueux, continués pendant des années, pour l'émanation de l'Instruction intérimaire, préscrite par le dit Art. 31 de l'acte de Vienne et qui échouèrent, en définitif, contre l'opposition que rencontra de la part du Commissaire Prussien, la réalisation de l'abolition des relâches forcées; même la perception partielle, d'après une nouvelle distribution du tarif suivant les distances, n'a été substituée à la perception commune.

C'est ainsi que la Commission centrale s'est vû réduite à prendre forcement le parti de laisser in suspenso l'exécution du dit Art. 31 et d'essaier d'arriver au but par la discussion du projet prussien d'un Réglement définitif.

Mais ce projet, qui doit offrir l'accomplissement des stipulations de Vienne, a subordonné cet accomplissement au succès d'une prétention nouvelle vis-à-vis les Pays-bas, c'est-à-dire, que les termes »jusqu'en pleine mer« soient substitués aux termes »jusqu'à la mer« de l'acte de Vienne, prétention impliquant des conséqences telles qu'il n'était pas difficile à prévoir, que les Pays-bas ne pourraient et ne voudraient pas y souscrire.

Effectivement la controverse s'engage à ce sujet et le Commissaire spécial de Prusse prend à tâche de soutenir, comme fondée dans l'acte de Vienne, cette prétention, qui evidemment ne l'est pas, tant que la mer circonvoisine des côtes des Pays-bas ne fait pas partie intégrante du Rhin, qui seul a fait l'objet de l'acte de Vienne; il essaie en même tems, de faire valoir des considérations de commodo et incommodo, comme s'il s'agissait, non pas d'exécuter le traité conclû à Vienne, mais de le faire à neuf, de négocier une Convention nouvelle.

C'est envain, que les Pays-bas font preuve de leur esprit éminemment conciliant, en s'offront à porter le sacrifice déjà si important d'une partie des conséquences de la dite prétention, pour sauver l'exècution de l'acte de Vienne; leurs condescendances n'ont

d'autre résultat, que celui, que le Commissaire spécial de Prusse persiste avec d'autant plus de ténacité à faire valoir précisement celle des conséquences de la dite prétention (libre navigation du Rhin jusqu'en pleine mer) qui de l'aveu prussien même, tient moins à l'intérêt commun des Etats riverains, qu'à l'interêt particulier de la Prusse et que les Pays-bas ne sauraient accorder, sans dépasser le bornes, que les devoirs d'un Etat envers soi-même posent à son désir d'arriver, à force de condescendances, au but d'un arrangement amiable.

Comment concilier avec la manière franche de traiter du Plénipotentiaire de Prusse à Vienne et en général avec la loyauté reconnue de la très haute Cour de Prusse les hésitations et les écarts des Commissaires prussiens à Mayence, lorsqu'il s'agit d'exécuter les stipulations telles, qu'elles ont été faites à Vienne? N'est-il pas manifeste, que ces Commissaires ont entièrement perdû de vue et l'esprit et les intentions prononcées, qui avaient guidé le Plénipotentiaire de Prusse à Vienne, et les stipulations, auxquelles ce Plénipotentiaire a souscrites après les avoir, en grande partie, proposées lui même et l'axiome: quæ ab initio erant voluntatis, postea sunt necessitatis?

Après tout celà, la pensée ne doit-elle pas nâitre, que la réligion du Gouvernement de Prusse a pû être surprise par un parti, qui ne veut pas ce qui a été convenû à Vienne et qu'un examen ultérieur ramenerait l'affaire du Rhin aux principes énoncés par le Plénipotentiaire de Prusse à Vienne, en cherchant dans les sentimes d'équité des Etats coriverains les moyens de concilier les intérêts réciproques?

Dans cet état des choses, et sans entrer pour le moment dans d'autres détails sur le contenu de la déclaration de M.r le Commissaire spécial de Prusse, ce que je me réserve au besoin, je ne puis que me référer, quant à la question de l'art. 1.r et autres

articles connexes du projet prussien, à ce que j'ai déclaré ci-dessus et à mon insertion au 51o protocole séparé, où j'avais crû devoir indiquer, comme un dernier moyen de salut, la franche union d'efforts conciliatoires de la part des Etats coriverains auprès de la très haute Cour de Prusse.

Du reste, il n'est peut-être pas mal-à-propos de finir par soumettre à la Commission centrale cette réflexion encore, combien il est à désirer, que pour maintenir la confiance mutuelle, les ouvertures qui pourraient être faites de Commissaire à Commissaire rélativement à des objets qui concernent le réglement ultérieur des affaires du Rhin et entrent dans la mission de la Commission centrale, soient, comme par le passé, portées à la connaissance de tous les membres de cette Commission.

Le Président. M. M. mes très honorés Collégues auront sans doute remarqué avec surprise la tournure désavantageuse que l'on veut faire prendre à notre négociation, et combien la déclaration de M. M. les Commissaires de Prusse et des Pays-bas est loin de répondre aux voeux sincères exprimés dans la finale du résumé Présidial.

Quelqu'ait été au surplus depuis long-tems l'opinion personnelle des Membres de la Commission centrale sur l'avenir de notre négociation, et si toutefois chacun de nous a pû prévoir qu'il n'y avait guères de résultat à espérer et pas matière à négocier, là où chaque partie s'en tient à sa prémière proposition comme l'ultimatum de ce qu'elle veut céder, au moins l'on ne s'attendait pas que dans le moment actuel, l'on vint à parler d'une *dissolution prochaine de la Commission centrale, de liberation d'engagements solemnels et sacrés*, comme si l'un ou l'autre de ces résultats pouvait être atteint d'une autre manière que par l'exécution de l'acte du Congrès de Vienne, et par l'accomplissement simultané des obligations contractées par chacun dans le seul but de l'intérêt commun.

M. M. mes Collègues n'ignorent pas non-plus que des Conférences doivent avoir eû, ou avoir lieu en ce moment, à la Haye sur l'objet de la difficulté qui nous arrête ; ils connaissent que ce n'est que sous le rapport du Transit et des prohibitions apportées à ce transit, que le Congrès de Verone a été invité à revendiquer la réalisation de la liberté de la navigation du Rhin *jusqu'à la mer*, et ils ont pü se convaincre que la difficulté dont ou prend motif à induire rupture des négociations, n'est pas relative au transit ni aux prohibitions, — puisque les propositions de la Hollande que M.[r] le Commissaire de Prusse déclare non seulement ne pas pouvoir accepter, mais pas même pouvoir servir de base à la continuation de la négociation, portent exclusivement sur ces points, - mais que cette difficulté est relative à la navigation à laquelle il a été avoué que la Prusse avait un intérêt direct et particulier. Mes Collègues connaissent également l'acte sur la navigation de l'Elbe, qui prononce la liberté de la navigation jusqu'en pleine mer; et cependant dans la Séance du 26 Juin d.[r], la Commission de révision a Hambourg, parait avoir décidé que le péage de Brunshausen, quoiqu'à 12 Milles du point d'embouchure de la rivière dans la mer, était d'après l'assertion de Hannovre en dehors des péages et des limites de la rivière et à envisager comme un péage, une Douane de mer, et conséquemment hors de la compétence de la Commission. Ils connaissent aussi le Traité sur la navigation des rivières qui ont leur source dans l'ancien Royaume de Pologne, et notamment sur la Vistule, conclû entre l'Autriche et la Russie, et dont l'exécution rentre évidemment dans les disposition des Art. 108 et 109 de l'acte principal du Congrès du 9 Juin 1815, dont le dernier stipule que la navigation des rivière indiquées dans l'art 108 sera entièrement libre du point » où chacune d'elle devient navigable *jusqu'à son enbouchure* et ne » pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne «; à cet égard il est dit dans le Traité: » La libre navigation sur ces

» fleuves *jusqu'à leur embouchure*, ainsi que le libre usage des ports
» est étendue etc. etc. Art. 1.r, la même limitation est encore répetée
» à l'art. 2 Pareil traité a été conclû entre la Russie et la Prusse· il y est dit : Art. 2. » La navigation dans les Haffs, ainsi que
» sur les canaux et les rivières, tant en les descendant jusqu'a *leur*
» *embouchure dans la mer*, qu'en les remontant et la fréquentation
» des ports situés dans cette étendue, seront libres de telle sorte
» qu'elles ne pourront être interdites à aucun des sujets des hautes
» parties contractantes. «

» Tout sujet des parties contractantes sera en droit, moyennant
» les rétributions réglées par les tarifs de la présente Convention
» tant pour l'usage des fleuves, canaux et écluses que pour le
» commerce, d'envoyer ou de faire transporter les objets de son
» négoce par toutes les villes et ports de l'étendue désignée à l'art.
» 1.r *jusqu'à la mer*, de tirer les marchandises d'outre mer. «
(Art. 3 C).

Enfin dans ce traité on est convenu des droits de transit à payer dans les ports de mer prussiens de Danzig, Königsberg, Elbing et Memel, d'un Maximum et enfin des prohibitions.

En présentant en son particulier ces réflexions, le soussigné n'a eû en vue que de faire ressortir l'inopportunité des assertions renfermées dans le présent protocole, et en faisant entrevoir tout ce que nous sommes encore en droit d'espérer de la justice des deux Gouvernements de Prusse et des Pays-bas, de rassurer au besoin ses Collègues sur l'avenir de nos disscussions. Dans tous ces traités, on a eû à surmonter de grands obstacles ; peut être même les prétentions ont encore été plus fortes de part et d'autre ; et cependant l'on a rèussi parcequ'on a fermément voulû s'entendre et s'arranger.

Ces obstacles sont encore plus grands sur le Rhin, au moins à en juger de la difficulté que la Commission rencontre pour en triompher : tous ses efforts ont été inutiles jusqu'à présent, un dernier

essai reste à tenter aujourd'hui: Sans développer plus long-tems la série de reflexions que font naître ces rapprochements, nous allons revenir à la navigation du Rhin.

Dès l'origine de la négociation, l'on a vû M. le Commissaire de Prusse demander péremptoirement la liberté de la navigation du Rhin jusqu'en pleine mer: même insistance a été mise par le Commissaire des Pays-bas pour obtenir le principe contraire, c. à. d. jusqu'à la mer: Si donc aujourd'hui il y avait lieu entre les deux Commissaires à se dire réciproquement, qu'il n'y a plus sujet à négociation, puisque chaque opinion est mise en avant comme ultimatum, cette allègation pourrait peut-être se trouver attenuée à l'égard du Commissaire Hollandais, en raison des dédommagements et des sacrifices par lesquels il a voulû racheter, envers les Etats riverains et dans l'intérêt général, l'admission du principe qu'il revendique, et à cet égard je relaisse à juger à mes Collègues si ces offres, lorsqu'elles auront obtenu leur entier complément, ne sont pas plus favorables à l'intérêt général du commerce et de la navigation des Etats riverains, que la Continuation du systême actuel. Si donc après cela encore il peut y avoir lieu à dire de la part de ces deux Commissaires qu'aucun n'a voulû le traité parcequ'aucun n'a voulû reconnaître et admettre les prétentions de l'autre il faut également reconnaitre *que dans la forme* le Commissaire Hollandais ne voudrait pas le traité d'après les expressions du Projet Prussien, et que le Commissaire Prussien ne le voudrait pas d'après celles de l'acte du Congrès.

»Au 295. protocole, la Commission centrale a prié M. M. les
» Commissaires de Prusse et de Pays-bas de vouloir bien demander
» à leur très hautes Cours de nouvelles Instructions, afin que la
» négociation commencée actuellement puisse être amenée au but,
» vû qu'aucune partie ne peut y renoncer. « —

D'après cela, la Commission a déclaré qu'elle ne renoncerait pas à la négociation; cette déclaration est donc à maintenir en premier lieu.

En second lieu, il est à observer que si un agent n'a d'autres lois à suivre que celles que lui dictent sa conscience et les Instructions de son Cabinet, néanmoins il est constant qu'en certaines affaires et le plus ordinairement, c'est sur les rapports et les demandes de leurs Délégués, que les Cabinets prennent leurs décisions, qu'en conséquence en s'adressant continuellement aux bonnes intentions dont M. M. les Commissaires de Prusse et des Pays-bas nous assurent être animés, et en les invitant de rechef à prendre les nouveaux ordres de leurs très hautes Cours, la Commission doit espérer que ses réprésentations, si elles sont appuyées du crédit et de l'assentiment de M. M. les dits Commissaires, finiront par faire obtenir à nos délibérations, le concours et l'assistance que nous sommes tous en droit d'espérer de la loyauté et des sentimens de chacun de nos Gouvernements.

En même tems, le Président soumet au jugement de M. M. les Commissaires, si en fixant un délai convenable dans l'intervalle duquel M. M. les Commissaires auront pû recevoir les ordres de leurs Cours, et à l'expiration duquel les négociations sur l'art. 1. devront être reprises pour être menées à but, il n'était pas utile de continuer les conférences sur le Réglement définitif, d'écarter provisoirement de la discussion les articles rélatifs à la liberté de la navigation du Rhin, et de la faire porter sur les articles subséquents et suivant leur ordre numérique.

Dans cette supposition et en résumé de ce qui précéde, le Président a l'honneur de proposer la Conclusiou suivante:

La Commission centrale arrête.

1) Qu'en exécution et confirmation de sa Conclusion du 295. protocole, »qu'aucun des Etats riverains ne peut plus renconcer à

» la négociation, « elle accepte et déclare accepter, provisoirement jusqu'à leur entier complément et sans préjudice du résultat définitif de la négociation sur l'art. 1.r, les propositions de M. le Commissaire des Pays-bas, déduites tant des Protocoles que des Notes verbales et signées, insérèes aux dits protocoles.

2) Qu'à l'effet d'obtenir ce complément et d'arriver amiablement à un rapprochement équitable entre les deux opinions dissidentes, elle invite M. M. les Commissaires de Prusse et des Pays-bas, à soumettre le présent protocole à leurs Cours respectives et d'en solliciter les Instructions nécessaires, à quel but la Commission fixe un terme de 3 mois, à l'expiration duquel les conférences sur l'art. 1.r et connexes devront être reprises.

3) Que dans cet intervalle, les articles du Projet relatifs à la liberté de la Navigation du Rhin jusqu'en pleine mer sont provisoirement ajournés et que la discussion va passer incontinent aux articles suivants, pour le même mode être suivi, le cas échéant, jusqu'à ce que toute la série des articles du Projet ait été épuisée.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission, abgesehen von den in dieser Beziehung geäusserten privativen Bemerkungen, nimmt vorstehenden Beschluss-Entwurf an, um in allen seinen Verfügungen vollzogen zu werden.

Pays-Bas. Je suis prêt à continuer la discussion des autres articles du projet. Je rénouvelle et donnerai suite à ma déclaration susrélatée, faite au sujet des propositions conciliatoires de M.r le Commissaire de Baviére, dans la supposition, que M. M. les Commissaires de Prusse et de Bavière de leur coté feront les démarches convenables pour engager leurs très hauts Gouvernements à abandonner la prétention à une libre navigation jusqu'en pleine mer, et à rétablir en général au Réglement définitif les termes » jusqu'à la mer « de l'acte de Vienne.

Baiern. Der Unterzeichnete wird sich beeilen, die vorstehende Erklärung zur Kenntniss seiner allerhöchsten Regierung zu bringen.

Preussen. Mit der Präsidial-Proposition würde ich unbedenklich einverstanden seyn, wenn der Niederländische Herr Bevollmächtigte sich zu der in meinem Voto vorausgesetzten Erklärung ermächtigt hielte. Da derselbe aber gerade das Gegentheil versichert und die frühere Forderung ausdrücklich wiederholt: so muss ich in Folge sehr bestimmter Anweisung nunmehr den Zeitpunkt als eingetreten ansehen, von welchem in jener Abstimmung die Rede ist, und meiner allerhöchsten Regierung die weiter zu ergreifenden Maasregeln vorbehalten; indem ich nicht weiter befugt bin, in Erörterung über den oft erwähnten Streitpunkt vor der Central-Commission einzugehen.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission erklärt mit Bedauern wahrzunehmen, dass der gegenwärtige Zustand der Unterhandlung weit entfernt ist, dem zu entsprechen, was sie im gemeinschaftlichen Interesse des Vertrags und der Uferstaaten, davon zu hoffen, sich für berechtigt hielt, und dass sie demnach voller Vertrauen sich darauf verlassen muss, was S. M. der König von Preussen darüber zu beschliessen, für gut finden werden, wenn das gegenwärtige Protocoll wird ausgefertigt und sein Resultat der Würdigung S. M. wird vorgelegt worden seyn können, demgemäss nimmt die Central-Commission Akt von den eigenen Worten des Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten, in Beziehung auf die Unterhandlungsweise, welche sie jetzt annimmt und indem sie ihrem vorhergehenden Beschlusse Folge giebt, erklärt sie, dass die Unterhandlung über die nachfolgenden Artikel des Definitif-Reglements-Entwurfs fortgesetzt werde, und ladet den Königlich Preussischen Herrn Bevoll-

mächtigten ein, Namens seiner allerhöchsten Regierung, daran Theil zu nehmen.

Preussen. Ich bedauere völlig ausser Stande zu seyn, an der Fortsetzung einer Unterhandlung Theil zu nehmen, von der sich nach der heutigen feierlich wiederholten Erklärung des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten durchaus kein befriedigender End-Erfolg für die Gesammtheit der Rheinuferstaaten erwarten lässt.

Le Président. Dans son premier vote inséré au présent protocole, M. le Commissaire spécial de Prusse a dit et a reconnû qu'il n'était pas inusité en négociations, d'écarter provisoirement de la délibération les questions difficiles sur lesquelles dans le moment on ne pouvait s'accorder, et de continuer en attendant à s'occuper des autres points à discuter également.

En adoptant aujourd'hui ce mode de travail, la Commission a dû être d'autant plus surprise du refus que faisait M. le Commissaire spécial de Prusse d'y accéder, qu'il n'était pas à ignorer, que c'est sur la demande de notre trés honoré Collègue et d'après les désirs de son Gouvernement, que l'on a laissé en suspens l'art. 31 de l'acte du Congrés et ses dispositions, et qu'en s'occupant de suite du Réglement définitif, il a été procédé à l'exécution de l'art. 32. du dit acte.

En même tems le Président a crû devoir rappeler à ses très honorés Collègues, que ce même mode de travail a déjà une fois été agité à la Commission centrale lors du 295. protocole; que la proposition en a été faite de concert par M. M. les Commissaires de Bavière, Hesse, Nassau et Prusse; que même elle se trouvait déjà adoptée par les dits Commissaires, et qu'elle n'a enfin été retirée provisoirement du protocole, qu'en raison de ce que les Commissaires de Bade et de France, qui, tout en reconnaissant son utilité générale, n'en ont contesté que l'à propros, s'étaient

encore réservé de demander à cet égard les ordres de leurs Cours respectives; ce même mode a aussi étè adopté avec succès à la Commission de Navigation de l'Elbe.

Cependant comme le refus de M. le Commissaire de Prusse a été motivé de sa part sur les ordres positifs de son Gouvernement; la Commission aura à prendre en consideration la position particulière de notre très honnoré Collègue, et l'obligation dans laquelle il se trouve de se conformer à ses Instructions. Cependant sous un autre rapport et en tant que le refus de M. le Commissaire de Prusse de prendre part à nos négociations doit être absolu, et renfermer par là l'exécution de l'assertion qui a été avancée que sa Cour se croyait dégagée envers les Pays-bas des obligations du traité qui la lie également et de la même manière envers tous les Etats riverains, il est aussi à considérer ce que la Commission centrale se doit à elle même, at à la dignité de tous les Etats riverains, à la solemnité de l'acte du Congrès de Vienne et des obligations qu'il nous impose en commun.

Quelque pénibles que soient ces réflexions, la Commission doit cependant se rappeler avec plaisir et aussurance, qu'elle n'a appelé avec confiance, à la détermination ultérieure de la très haute Cour de Prusse, lorsque le présent protocole et le voeu général que la Commission y exprime auront pû être soumis à son approbation.

En conséquence le Président propose, et la Commission centrale a adopté la Conclusion suivante.

BESCHLUSS.

Die Central-Commission, unter Vorbehalt ihrer weiteren Erklärung, verwahrt sich nöthigenfalls und förmlich im Namen und im Interesse der Würde aller Uferstaaten gegen die Behauptung,

dass es einem der Mit-Contrahenten frei stehe, sich von den gemeinschaftlichen Verpflichtungen loszusagen, wenn sein Particular-Interesse ihn veranlasst, sich von der Gemeinschaft zurückzuziehen; — und in Anbetracht dass sie auf den Vollzug der Wiener-Akte nicht verzichten kann und *dass jedenfalls* dieser Vollzug wird statt haben müssen, sobald die Schwierigkeit des Art. 1. ausgeglichen, und die andere zu dem Definitif-Reglement gehörenden Artikel discutirt und angenommen seyn werden: und in fernerer Betrachtung; dass, indem sie verordnete, wie während auf die Mittel gedacht würde, über die Verfügung besagten Artikels sich zu vereinbaren, die Discussion auf die folgenden Artikel übergehen soll, sie dadurch geglaubt hat, sich in den Stand zu setzen, sobald diese Vereinbarung statt gehabt, ohne Verschub und aufs baldigste das Definitif-Reglement *vollständig* erlassen und alsbald die Vorschriften des Vertrags, so wie die Wünsche aller Uferstaaten verwirklichen zu können; — aus diesen Gründen erklärt sie ihre früheren Beschlüsse wiederholt hiermit zu bestätigen.

Da indessen der Königlich Preussische Herr Bevollmächtigte förmlich erklärt hat, in dem erwähnten Sinn keinen Antheil an der Fortsetzung der Discussionen nehmen zu können, und in der Hoffnung, dass derselbe hierzu gehörig ermächtigt werden wird, wenn der Inhalt des gegenwärtigen Protocolls und der allgemeine Wunsch der Central-Commission in dieser Hinsicht der Würdigung seines allerhöchsten Hofes wird unterlegt worden seyn; — erklärt die Central-Commission aus besonderer Rücksicht gegen den allerhöchsten Preussischen Hof und um einstimmig den Vollzug der Wiener-Congress-Akte zu bewirken; dass die Fortsetzung der Discussionen über das Definitiv-Reglement provisorisch vertagt ist, um gedachte Discussionen ehestens in schicklicher Zeit und ohne Unterbrechung wieder aufnehmen zu können und zu müssen.

Die Mitglieder der Central-Commission, indem sie ihren resp. Höfen gegenwärtiges Protocoll vorlegen, verpflichten sich feierlich und wechselseitig, bei denselben alle nöthigen Schritte zu thun, um aufs baldigste den jetzigen Zustand der Dinge aufhören zu machen.

HESSEN. Die ausserordentliche Lage, in welche die Berathschlagungen der Central-Commission über die definitive Rheinschifffahrts-Ordnung gekommen sind, nachdem der Herr Special-Commissär von Preussen verweigert hat, an denselben Antheil zu nehmen; und der Umstand, dass das Berliner-Cabinet nicht förmlich erklärt hat, aus der durch die Wiener-Congress-Akte gegründeten Gemeinschaft der Rhein-Uferstaaten sich zurückzuziehen, legen mir die Verbindlichkeit auf, vor allen Dingen die Instruction meines Hofes einzuholen.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission, überzeugt von den Absichten der Grossherzoglich Hessischen Regierung, gewissenhaft die Verfügungen der Wiener-Congress-Akte erfüllen zu wollen, muss unter dieser Beziehung hieraus folgern, dass dessen Bevollmächtigter mit dem vorstehenden Beschlusse übereingestimmt habe.

PREUSSEN. Meine Erklärung kann in der ihr am Ende gegebenen Anwendung auf die Niederlande unmöglich missverstanden werden.

Ich wiederhole, dass die Erneuerung eines Versuches der sich als erfolglos *bewährt* hat, den Ansichten meines allerhöchsten Gouvernements und den mir ertheilten Befehlen widerspricht. Der Französische Herr Bevollmächtigte hat die Elbschifffahrts-Akte im Interesse der Niederlande angerufen. Wenn sein allerhöchstes Gouvernement, dessen Weisheit und Gerechtigkeit allgemein anerkannt sind, seinen Einfluss mit Preussens Bemühungen vereinigt, um die Regierung der Niederlande zum Anerkenntniss des Grund-

satzes der freien Schifffahrt bis in die offene See und umgekehrt, welcher an die Spitze jenes und des Weser-Vertrags gestellt ist, zu bewegen: so wird der Befriedigung aller andern vertragsmässigen Wünsche schwerlich noch irgend etwas im Wege stehen. Ich muss mich auf diese Erwiederung beschränken, weil einerseits mein Auftrag das ganze und nicht das halbe Definitif-Reglement zum Gegenstande hat und weil andererseits demselben alle der Verwaltung angehörige Angelegenheiten fremd sind.

Indem ich hiermit meine Theilnahme an den Unterhandlungen über das Definitiv-Reglement für jetzt *beschliesse*, muss ich das Weitere lediglich meinem allerhöchsten Gouvernement anheimstellen.

CONCLUSUM.

Da die Central-Commission bereits die Fortsetzung der Discussionen über das Definitif-Reglement provisorisch vertagt hat, und da sie hofft, dass der Königlich Preussische Herr Bevollmächtigte ehestens in den Stand gesetzt werden wird, besagte Discussionen mit ihr wieder anzugehen, so kann sie sich nur auf ihre vorhergehenden Beschlüsse beziehen.

Pays-bas. Tout en adhérant à cette conclusion, le Commissaire des Pays-bas se réfère expressément à ses insertions au présent protocole et notamment à sa protestation y contenue contre la déclaration de M. le Commissaire spécial de Prusse relativement aux Pays-bas, confirmant cette protestation au nom de son Gouvernement, auquel il entend réserver par là tous les droits, profluans de l'acte de Vienne.

Après quoi le protocole a été clos et arrêté les jour, mois et an que dessus.

Signé: Büchler.
» de Nau.
» Engelhard, Président
» Verdier.
» de Rössler.
» Bourcourd.
» Delius.

Pour expédition conforme
Le Président temporaire de la Commission centrale.

351tes Protokoll vom 9. März 1825. §. 2.

Pays-Bas. Le Commissaire de Sa Majesté le Roi des Pays-bas s'empresse, avant toutes choses, de faire ses remercimens à M. M. les Commissaires de Bavière et de France, Présidents temporaires pendant les deux derniers mois, pour la bonté obligeante, avec laquelle ils ont bien voulû remplir le desir exprimé dans sa lettre du 19 Janvier d.r, en lui réservant le protocole ouvert pendant l'absence, qu'il a été dans le cas de faire.

Par rapport à l'affaire, qui nous occupe, il est agréable au Commissaire des Pays-bas d'avoir à annoncer à la Commission centrale que, parsuite à l'invitation, qu'elle avait faite aux Commissaires de Prusse et des Pays-bas, au protocole (séparé) N.° 527 du 13—15 Juillet 1824, en acceptant provisoirement les propositions du dernier, de solliciter les Instructions ultérieurement nécessaires, pour arriver amiablement à un rapprochement équitable entre leurs deux opinions dissidentes sur l'art. 1.r de l'acte de Vienne et parsuite à sa prise ad réferendum au même protocole, en conséquence de

la dite invitation et dans le sens de sa déclaration au 510 protocole (séparé), des propositions conciliatoires de M.r le Commissaire de Bavière, sa tres haute cour, pour faire preuve du désir sincère, qu'Elle a, de conduire, par de nouvelles concessions volontaires de sa part, l'affaire du Rhin à une prompte et heureuse fin dans l'intérêt de tous et rendant justice aux intentions conciliatrices et concordantes avec ce but de M.r le Commissaire de Bavière, a autorisé son Commissaire à donner à la Commission centrale l'assurance, qu'on est disposé du côté des Pays-bas à continuer la négociation sur les dites propositions conciliatoires de la Bavière, dans le dit sens de sa prise ad réferendum et dans l'espoir de lever par là toutes les difficultés qui pourroient encore subsister au sujet du dit article prémier.

Le Commissaire des Pays-bas attend, d'un jour à l'autre, le complément des Instructions, qu'il a déjà réçues à ce sujet, sous le rapport des modérations des droits de Transit de plusieurs articles, dont il est question dans les dites propositions conciliatoires, de sorte qu'il compte se trouver en état, dans une des séances prochaines, de developper l'ensemble de ses Instructions à l'égard des propositions conciliatoires de la Bavière, et, comme il espère, à la satisfaction de la Commission centrale.

CONCLUSUM.

Die Central-Commission entnimmt aus der vorstehenden vorläufigen Erklärung des Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten mit besonderem Vergnügen, dass derselbe in Gefolge des 527. (Separat) Protocolls die erforderlichen Schritte bei seiner allerhöchsten Regierung gethan und mit entsprechender Instruction versehen worden ist, resp. solche in Kurzem noch erwartet.

Indem die Bevollmächtigten der Central-Commission sich beeilen werden, diese entgegenkommende Eröffnung ihren allerhöchsten und höchsten Höfen berichtlich einzubefördern, bleibt ihnen noch übrig, den angelegentlichen Wunsch hier auszusprechen, dass es nunmehr auch dem Königlich Preussischen allerhöchsten Hofe gefallen möge, bei den angekündigten neuen Nachgiebigkeiten von Königlich Niederländischer Seite, an der Fortsetzung einer Unterhandlung Theil zu nehmen, an deren baldiges Gelingen sich so hohe Interessen aller theilnehmenden Staaten anknüpfen.

Hessen. Obwohl im Allgemeinen die von der Central-Commission ausgedrückten Wünsche theilend, nimmt die Hauptsache ad referendum und hält sich das Protocoll offen.

Preussen. Wenn ich den Inhalt des 225. Protocolls vom 7. September 1821 in Erinnerung bringe, werden meine verehrten Herrn Collegen fühlen, dass ich lediglich die vorstehenden Erklärungen meinem allerhöchsten Hofe unverzüglich vorlegen kann.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen am Tage, Monat und Jahr wie oben.

Gezeichnet: Büchler.
» von Nau.
» Baron von St. Mars.
» Verdier.
» von Rösslee.
» Bourcourd.
» Jacobi, Präsident.

Für gleichlautende Expedition,
Der zeitliche President der Central-Commission,
JACOBI.

Vidit. HERMANN.

Monsieur le Commissaire des Pays-bas ayant fait la demande d'une Séance extraordinaire, le President temporaire a fait convoquer M. M. les Membres de la Commission Centrale, et Monsieur le Commissaire des Pays-bas, après l'ouverture de la Séance, a donné au protocole ce qui suit.

Pays-bas. Ma déclaration au §. II. du protocole N.° 351. (Séance du 9. de ce mois) se rattachant au 327 protocole (séparé), a dèjà fait connaitre à la Commission Centrale, la disposition de ma très haute Cour, d'ajouter aux preuves, qu'elles a déjà données de son esprit conciliant, une preuve nouvelle, en prénant en considération les propositions faites de la part de la Bavière »dans le »but d'écarter par la voie de conciliation les difficultés réciproques, »qui subsistent encore entre Messieurs les Commissaires de Prusse »et des Pays-bas sur le contenu de l'art. 1. de la Convention de »Vienne et sur la rédaction de cet Article dans le Réglement »définitif.

(voir le 310. Protocole séparé)

C'est par suite à cette déclaration préalable et à la Conclusion de la Commission Centrale qui lui a fait l'accueil, auquel il m'ètait permis de m'attendre, que je juge convenable de ne pas différer le dévéloppement des Instructions, dont je me trouve déjà muni, sauf à en communiquer plus tard le complément, qui doit me parvenir très incessamment.

Ces Instructions me prescrivent de la manière la plus positive et la plus peremtoire, de tenir inebranlablement ferme au principe: -

que la libre navigation, que l'acte de Vienne a stipulée pour le Rhin, se borne au cours du fleuve même et ne s'étend nullement au de là de ce cours c. à. d. à la navigation jusqu'en pleine mer et vice versa.

Ce point de mes Instructions, en l'appliquant à celle des propositions conciliatoires de la Bavière, qui vise à une extension, quoique modifiée, de la libre navigation du Rhin à la navigation jusqu'en pleine mer, confirme la réponse, que j'ai déjà faite au 310. Protocole, en écartant cette proposition comme inadmissible de la part des Pays-bas.

Mais si d'un côté ma très haute Cour ne peut pas se départir du principe fluvial de l'acte de Vienne et qu'elle doit insister à en demander l'admission et l'application dans le Réglement définitif; d'un autre côté elle n'en persévère pas moins dans les dispositions qu'elle a manifestées à différentes reprises, de contribuer par de nouvelles concessions, compatibles avec la dignité de la Couronne des Pays-bas et avec les intérèts les plus essentiels du Royaume, à amener l'affaire du Rhin à une prompte et heureuse fin, qui fera fructifier et la liberté de la navigation fluviale, voulue par l'acte de Vienne et les offres d'avantages ultérieurs, que les Pays-bas ont faites.

C'est aussi d'après ces dispositions et en vue de ce but, que ma très haute Cour a pris en considération cette autre proposition conciliatoire, que présente implicitement la Note verbale de Monsieur le Commissaire de Bavière annexée au dit 310. protocole, et qui tend à écarter certaines difficultés, dont Monsieur le Commissaire de Bavière fait découler le besoin d'une libre navigation jusqu'en pleine mer en faveur du commerce des Etats riverains avec l'étranger, de sorte que ces difficultés venant à cesser, cesserait aussi le besoin, qu'elles auraient fait naître.

La pièce jointe, à laquelle la dite Note verbale se réfère, fait voir, que les difficultés, dont il s'agit et que la Note verbale désigne sous le nom de formalités liées à la relâche des marchandises dans les ports maritimes des Pays-bas, ont pour objet:

1) les droits dits de syndicat, perçus en sus des droits de transit et dont on désire et propose la suppression.

2) Les frais de plombage, dont on désire et propose également l'abolition.

3) Les taux du droit de transit de 23 articles, qu'on croit trop élevés encore et dont on desire et propose la diminution.

L'étendue des sacrifices, dont cette proposition conciliatoire fait la demande aux Pays-bas, n'a pas rétenu mon Gouvernement de suivre l'impulsion de son esprit conciliant et de son désir sincère, de faire un dernier effort pour lever, en autant qu'il lui est possible, les difficultés, qui pourraient encore subsister.

Mes Instructions m'autorisent en consequence:

ad 1) à offrir la suppression des droits dits de syndicat, qui se perçoivent en sus des droits de transit.

ad 2) à offrir également l'abolition des frais du plombage, lequel serait remplacé par le placement de guides à bord, sans frais pour les bateliers.

ad 3) à donner, quant aux modérations désirées des droits de transit, l'assurance préalable: que la disposision à satisfaire autant que possible les désirs des Etats coriverains, préside aussi à l'examen, auquel ce point est soumis et dans lequel on mettra toute la promptitude, que comporte la nature et la gravité de l'objet.

Je n'ai pas besoin de m'attacher à faire ressortir la valeur et la haute importance des deux suppressions offertes: Monsieur le Commissaire de Bavière en a déjà apprécié et fait sentir tout le prix, en accompagnant sa proposition des suppressions en question, de l'observation: »qu'une modération des droits de transit ne peut »être utile qu'en tant, que ces deux points seront »écartés et qu'alors seulement le but de la revification du transport des marchandises par le Rhin »sera atteint.«

Ces nouvelles offres, qui recevront incessamment leur complément par les Instructions, que j'attends par rapport au point N.° 3, viennent donc augmenter non seulement la serie, mais aussi la valeur de tant d'autres concessions, que les Pays-bas ont déjà offertes, telles que:

diminution des taux du tarif des droits de transit en faveur d'un grand nombre d'articles et leur fixation d'après le poids, pour autant que possible —

promesse de ne pas hausser à l'avenir les taux du tarif des droits de transit —

suppression des prohibitions de transit, dont la cessation serait réclamée dans l'intérêt du commerce du Rhin, à la rèserve seulement du sel et de la saumure, du thé, du hareng et autre poisson non provenant de la pêche nationale et du papier portant les marques des papeteries des Pays-bas —

concession du Waal, au lieu du Leck, comme continuation du Rhin dans les Pays-bas —

diminution d'un tiers des droits de navigation, que les Pays-bas sont en droit de percevoir en raison de leur distance fluviale.

Après tant de preuves éclatantes de l'esprit conciliant de mon Gouvernement, qui s'épuise en condescendances, àfin de révendiquer ou — pour me servir de l'expression du Président de la séance du 13 — 15 Juillet d.r — de racheter par des sacrifices particuliers l'admission au Réglement définitif du principe fluvial de l'acte de Vienne, auquel le projet prussien d'un tel réglement veut substituer un principe ultra fluvial et àfin de frayer, par l'applanissement de cette difficulté, le chemin vers une prompte exécution de l'acte de Vienne dans tout son ensemble; j'ose m'abandonner avec confiance à l'espoir, que les offres de tant de nouveaux avantages importans, que les Pays-bas ont faites à la communauté fluviale, ne l'auront pas été inutilement, mais qu'en même tems, que la condescendance

de mon Gouvernement sera arrivée à son terme moyennant l'accueil, autant que possible favorable, de la proposition conciliatoire de la Bavière, elle aura aussi atteint son but.

Ce but, tel qu'il se trouve déjà susindiqué, est de parvenir, avant tout, à écarter toute prétention ultrafluviale, en faisant admettre au Réglement définitif le principe purement fluvial de l'acte de Vienne et à établir subsidiairement, à cette fin, une parfaite union et de la Bavière et des autres Etats Coriverains avec les Pays-bas, pour engager, dans l'intérêt commun, le Gouvernement de Prusse, à se désister de sa prétention inadmissible d'une libre navigation du Rhin jusqu'en pleine mer et à prêter la main aux arrangemens équitables dont il s'agit.

Ces arrangemens, en conciliant tous les intérêts et en réalisant et augmentant la valeur de la liberté de la navigation fluviale, stipulée à Vienne, feront fleurir le commerce du Rhin qui se ressent de plus en plus des longueurs, que l'exécution de l'acte de Vienne a éprouvées depuis huit années.

Le Président fait l'observation, que la pièce, dont lecture vient d'être faite, appartient au protocole séparé destiné aux discussions sur le Réglement définitif.

La Commission Centrale après avoir entendu le développement de la communication que Monsieur le Commissaire des Pays-bas lui avait annoncée dans la dernière Séance, et avoir adopté la proposition de M.r le Président temporaire d'insérer la dite communication dans un protocole séparé, est convenue que chacun de ses membres en rendra compte à sa Cour, en se tenant le protocole ouvert; et que, sans rien préjuger sur les propositions, qui y sont développées, M.r le Commissaire de Prusse, *en l'absence de M.r le Commissaire special de cette Puissance*, sera prié d'en donner également connaissance à son Gouvernement.

Preussen. Mich an meine Erklärung im 551 Protokoll über den nemlichen Gegenstand beziehend, werde ich nicht säumen das heutige Protokoll meinem allerhöchsten Hofe vorzulegen.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahr, wie oben.

Unterzeichnet: Büchler.
« von Nau.
« Baron von St. Mars.
« Verdier.
« von Rössler.
« Bourcourd.
« Jacobi. President.

Für gleichlautende Expedition,

Der zeitliche President der Central-Commission.